ROK V. WRZESIEŃ 1935. NR 9.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

BALTIC • TRADE • DEVELOPER •







• POLSKA • AGENCJA • TELEGRAFICZNA • PAT •

GDYNIA-AMERYKA

LINJE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

CENTRALA

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefon 5.47-46

ODDZIAŁY:

GDYNIA — Dworzec Morski, tel. 19-11
KRAKÓW — ul. Lubicz 3, tel. 138-92
LWÓW — ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW — ul. Grottgera 20, tel. 3-13

LINJA PALESTYŃSKA

Regularna komunikacja pasażerska i towarowa

NA TRASIE

KONSTANCA — ISTANBUL — JAFFA — HAIFA — PIREUS — ISTANBUL — KONSTANCA

STATKAMI:

S/S „POLONIA"
S/S „KOŚCIUSZKO"

Najbliższe odjazdy z Konstancy:

S/S „Kościuszko"	dn.	2 X 35
S/S „Polonia"	„	10 X 35
S/S „Kościuszko"	„	16 X.35
S/S „Polonia"	„	23.X.35
S/S „Kościuszko"	„	30 X.35

PODRÓŻUJCIE POD POLSKĄ BANDERĄ!

REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

Linje między Gdynią, Gdańskiem a portami:

WSCHODN. NORWEGJI:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne Wschodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach

ZACHODN. NORWEGJI:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-N rweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

ZACHODNIEJ SZWECJI:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

WSCHODN. I POŁUDN. SZWECJI oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona, Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANJI, PORTUGALJI, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy raz na miesiąc.

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Południowej Hiszpanji, Śródziemnomorskie porty Francji, porty Zachodnich Włoch i Sycylji.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach Specjalna linja do transportu owoców południowych.

Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

ZACHODN. WYBRZEŻA STANÓW ZJEDN. A P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

POŁUDNIOW. AMERYKI:
Finland Syd Amerika Linien
Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Wyspy Kanaryjskie.
Odjazdy 2 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.:
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah
Odjazdy co 10 dni do Gdyni.

POŁUDNIOWEJ AFRYKI: i AUSTRALJI:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajda, Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc.
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco, Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

INDYJ BRYTYJSKICH:
Wilh. Wilhelmsen
Svenska Ostasiatiska Kompaniet
Karachi, Bombaj, Madras, Kalkutta, Rangoon.
Odjazdy z Gdyni co 3 tygodnie.

Pozatem przyjmuje się towary na konosament przejściowy do Irlandji, Kanady, U S, A., Zach. Afryki, Zatoki Perskiej, Indji, Wschodniej Azji i Australji.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD.,

GDYNIA, Plac Kaszubski 1, tel 29-11
GDAŃSK, Langermarkt 3, 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
Jan Wojnar, Szkolna 2, tel. 220-42
KATOWICE,
Włodzimierz Rymarkiewicz, Andrzeja 14, tel. 301-75.
ŁÓDŹ,
Składy Towarowe „WARRANT", Al. Kościuszki 15, tel. 203-98.

SVENSKA ORIENT LINIEN,

szybka komunikacja statkami motorowemi między:

POLSKĄ A BLISKIM WSCHODEM

Miesięcznie 3—4 statki w obu kierunkach.

Gdynia — Gdańsk — Aleksandrja — Jaffa — Haifa — Bejrut — Pireus — Istanbul oraz inne porty Lewantyńskie.

SZYBKOŚĆ, SPRAWNOŚĆ, WYGODA.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje u agentów:

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa, Sp. z o. p.

Adr. Tel POLLEWANT—GDYNIA, Tel. 29-11.

BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD, A. G.

Gdańsk, tel. 225-41.

ROK V. WRZESIEŃ 1935. NR 9.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.

Pierwsza podróż M/S „Piłsudski"

PIERWSZA podróż M/S „Piłsudski" z Trjestu do Gdyni była pewnego rodzaju podróżą tryumfalną, z której czerpać można jaknajlepsze prognostyki, tak dla samego okrętu, jak i dla polskiej żeglugi oceanicznej.

27 sierpnia przeszło 700 pasażerów zaokrętowało się w Trjeście na wspaniały, nowy motorowiec. Pasażerowie ci, mimo zmęczenia trzydziestogodzinną podróżą kolejową, od pierwszej chwili nie taili zachwytu dla statku. Przeszedł on bowiem wszystkie oczekiwania, jeśli chodzi o komfort i urządzenie wnętrz.

Nic zresztą dziwnego, albowiem kabiny klasy III na „Piłsudskim" należą do najlepszych w swojej kategorji, a kabiny turystyczne zakrawają wyraźnie na klasę I w typie średniego tonnażu. Szerokie i widne salony, liczne bary, obszerne jadalnie (table-d'hote przy małych stolikach, nawet w trzeciej klasie), w kabinach łóżka a nie koje, piękne werandy, łazienki, basen kąpielowy z przyrządami gimnastycznemi—wszystko to stoi do dyspozycji pasażerów za zupełnie przystępną cenę. Dość powiedzieć, że miejsce w klasie trzeciej na wycieczkę inauguracyjną: Triest — Gdynia (7 portów) można było mieć już za 400 złotych, przy 16-o dniowej podróży i obfitem, a smacznem wyżywieniu, cztery razy dziennie.

W samo południe żegnany hymnami narodowemi Włoch i Polski, okrzykami zebranego na wybrzeżu tłumu i rykiem syren wszystkich, stojących w porcie trjesteńskim, okrętów, wypłynął M/S „Piłsudski" na morze, odbiwszy sprawnie bez pomocy holowników. W cztery godziny później przycumował do molo Lloyd Triestino w Wenecji, kontrastując dziwnie ze starożytną patyną stolicy dożów. Po prawdzie wprowadzenie olbrzyma, mierzącego 161 metrów długości, 22 szerokości i zanurzającego się na przeszło 7,5 metra—do wąskich kanałów Wenecji, cumowanie i obrócenie, należało poprostu do jednej z tych sztuk, swoistych komendantowi statku kpt. ż. w. Mamertowi Stankiewiczowi i jego oficerom. Dość słaba orjentacja polskich pasażerów okrętowych w dziedzinie nawigacji, nie pozwoliła im w pełni zdać sobie sprawy z tego, iście mistrzowskiego wyczynu, wyczynu tem trudniejszego, że przecież „Piłsudski" jest zupełnie nową jednostką, kryjącą jeszcze wiele tajemnic indywidualnych, jak na żywy okręt przystało.

Z Wenecji przez naprawdę modrą toń Adryatyku, obok historycznej Pelagozy, pożeglowano wokół półwyspu Apenińskiego aż do Cieśniny Messyńskiej. Przebyto ją za dnia, aby pasażerowie mogli w całej krasie podziwiać jedną z najpiękniejszych panoram świata. A tegoż dnia—29 sierpnia—zawinięto o g. 17-ej do Palermo.

Dalsza podróż wiodła poprzez malowniczy, na wzgórzach rozsiany Alger, słoneczną Malagę, groźne Słupy Herkulesa, do Lizbony. Tam pobrano ziemię portugalską, krwią żołnierską zroszoną, by przewieźć ją na Sowiniec. Tak oto cały świat zrzesza się w hołdzie dla Wielkiego Budowniczego i Pierwszego Marszałka Polski.

Potem jeszcze Antwerpja z wycieczką połączoną ze zwiedzeniem wystawy w Brukseli, kanał Kiloński i Bałtyk. 12 września rano wpłynął M/S „Piłsudski" na polskie wody terytorjalne, zmierzając na ojczystą boję „GD". A o dziesiątej przycumował przy dworcu morskim przy dźwiękach hymnu narodowego, granego przez orkiestrę marynarki wojennej. Zaiste — jeszcze żaden okręt tak z ziemi włoskiej do polskiej nie ciągnął...

Krótki był postój M/S „Piłsudski" w Gdyni. Bo już 15-go wyruszył do Ameryki (o czem podamy osobną wzmiankę). Ale przez te trzy dni radosnych uroczystości, przebijał się wciąż jeden i ten sam motyw: Duma z posiadania tak pięknej jednostki transatlantyckiej i świadomość, że Polska na morzu przestała być snem, a stała się rzeczywistością...



M/S „Piłsudski" w Gdyni

Moment ten podkreślił pięknie w kazaniu okolicznościowem, podczas pierwszego nabożeństwa za spokój duszy Wodza Narodu, kapelan okrętowy ks. prałat dr. Hilchen.

— Nie może się ukryć miasto leżące na szczycie góry,—cytował ksiądz-prałat słowa św. Mateusza, podczas gdy M/S „Piłsudski" cicho i sprawnie płynął po błękitnej toni Adryatyku.—Tak też nie można ukryć wielkiego i światłego, ofiarnego czynu Pierwszego Marszałka Polski, który w najtrudniejszych warunkach budził świadomość społeczną i narodową, potem tworzył niepodległościowe siły, potem walczył, a wreszcie gdy Polska już zmartwychwstała, czynił jakby słyszał słowa św. Pawła: „Karć, upominaj, grom, z wszelką cierpliwością i nauką...". Marszałek umarł. Genjusz spalił materję. Cały świat oddał hołd Temu, który go w bitwie warszawskiej przed zagładą ochronił. Cała Polska oddała hołd Temu, który ją z woli Bożej do życia państwowego powołał i życie to zorganizował, umocnił, blaskiem chwały otoczył. „Zawodum dokonał, wiarym dochował, na ostatek odłożon mi jest wieniec sprawiedliwego w on dzień" —można zastosować tu słowa Pisma Świętego.

Marszałek odszedł w zaświaty, ale duch trwa i nawołuje nas do nieustannego czynu. To też, płynąc statkiem, który miano Jego nosi, powinniśmy mieć świadomość tego symbolu, który prowadzi nas przez morze do naszej Ojczyzny.

Zbudowany jest w Monfalcone, jakoby na górze sokolej, więc tym szlakiem myśli i czynu naszego sokoła możemy przejść przez życie. Marszałek wzniósł sławę Polski poprzez wielkie swoje czyny i statek ten, twór myśli i czynu polskiego, dzięki dowództwu i załodze, jest milczącym przypomnieniem naszych codziennych obowiązków... Skończył ksiądz i odezwały się ciche akordy „Ave Maria". Odsłoniono okna salonu, na czas nabożeństwa dyskretnie przysłonięte. Przed oczyma obecnych roztoczył się bezmiar morza, skąpanego w jasnym blasku słonecznym. Gdzieś w oddali stroma skała wyspy św. Andrzeja zdawała się prezentować broń przed polską banderą. A po tem morzu płynął dumnie M/S „Piłsudski", znacząc swojemi śrubami nowy, wodny szlak—z ziemi włoskiej do polskiej.

Takich chwil—kto raz je przeżył—nigdy już nie zapomina. *J. G.*

Zastosowanie radjopelengów w nawigacji

ANTONI LEDÓCHOWSKI
prof. nautyki

Otwierając dział naukowy w naszem piśmie, w którem perjodycznie podawać będziemy nowe zagadnienia w kwestjach morskich, w pierwszym rzędzie zamieszczamy artykuł, nadesłany nam przez Biuro Propagandy i Informacji Morskich St. hr. Ledóchowskiego w Warszawie, napisany przez prof. nautyki p. Antoniego hr. Ledóchowskiego.

SPOSOBY orjentowania się na morzu, a więc w pierwszym rzędzie sposoby określania pozycji statku uległy w ostatnich dziesiątkach lat wielkim zmianom i ulepszeniom, dzięki nowoczesnym wynalazkom, oraz ulepszeniom technicznym przyrządów nautycznych. O ile dawniej wiedza nautyczna i umiejętność prowadzenia okrętu opierały się głównie na wiedzy z dziedziny geografji matematycznej, o tyle dziś punkt ciężkości zdaje się coraz bardziej przesuwać na najrozmaitszego rodzaju przyrządy techniczne, oraz ich zastosowanie.

Jeżeli posiadamy dziś niezliczoną wprost ilość nowoczesnych, bardziej lub mniej pomysłowych wynalazków, umożliwiających nam w łatwy i dogodny sposób orjentację na morzu, albo chroniących okręt od pewnych niebezpieczeństw w rozmaitych okolicznościach, to jednakże nie wielka stosunkowo ilość tych urządzeń znalazła dziś ogólne zastosowanie, bądź to spowodu wielkich kosztów i skomplikowanych instalacyj, bądź to spowodu pewnego niedowierzania i konserwatyzmu ze strony marynarzy. Większość nowoczesnych wynalazków, rokujących nawet wielkie powodzenie na przyszłość, znajduje się w stadjum prób.

Dotychczas ogólne zastosowanie mają w pierwszym rzędzie radjo-pelengatory, albo radjogonjometry, następnie na nowocześnie wyposażonych okrętach wojennych, statkach pasażerskich, szkolnych, lub statkach, służących do specjalnych celów, mają również zastosowanie kompasy żyroskopowe, łącznie z przyrządami samosterującemi i rejestrującemi sterowane kursy, sondy dźwiękowe, lub ultradźwiękowe, logi elektryczne wszelkiego rodzaju i aparaty podsłuchowe.

Radjogonjometr jest to radjowa stacja odbiorcza, różniąca się od zwyczajnej stacji odbiorczej tem, że posiada specjalną antenę kierunkową t. j. taką antenę, przy pomocy której można nietylko odbierać fale elektromagnetyczne, wysyłane przez jakąś stację nadawczą, lecz można również wyznaczać kierunek, z którego fale te nadchodzą, czyli, używając terminologji morskiej, możemy stację nadawczą spelengować.

Pomijam zupełnie konstrukcję techniczną, oraz zasadę rozmaitych typów anten kierunkowych, które na okrętach mają przeważnie kształt ramy i dlatego nazywane są również antenami ramowemi, a przechodzę odrazu do znaczenia i zastosowania goniometrów z punktu widzenia nautycznego.

W porównaniu do pelengów optycznych, które można otrzymać przy pomocy kompasu i pelengatora, mają radjopelengi przedewszystkiem tę zaletę, że objekt pelengowany nie musi być widoczny, a więc można pelengować w czasie mgły, lub niewidocznej pogody, oraz na bardzo wielkie odległości. Radjopelengi umożliwiają zatem orjentację w takich okolicznościach, w których dawniej można było orjentować się tylko na podstawie zliczonych kursów, oraz sądowania, a wiadomo że jeden i drugi sposób jest bardzo niedokładny.

Istnieją zasadniczo dwa sposoby brania radjopelengów, w zależności od tego, czy okręt posiada antenę kierunkową, lub nie. Jeżeli okręt nie posiada stacji kierunkowej, wówczas lądowa stacja kierunkowa może na żądanie wziąść pelenę okrętu i zakomunikować następnie tę pelenę drogą radjową okrętowi. Przy kilku stacjach lądowych, pracujących wspólnie, stacja lądowa może okrętowi bezpośrednio zakomunikować pozycję, wynikającą z pelengów, wziętych przez najmniej dwie, albo trzy stacje lądowe.

Powyższy sposób wykorzystania radjopelengów jest pod wielu względami niepraktyczny i miał zastosowanie do czasu, kiedy zagadnienie instalacji stacyj kierunkowych na okrętach nie było jeszcze dokładnie rozwiązane.

Dziś, kiedy prawie każda jednostka morska zaopatrzona jest w radjogoniometr, sposób ten ma coraz mniejsze zastosowanie i jak się wydaje przestanie on z czasem wogóle mieć zastosowanie na morzu jako środek orjentacji przy prowadzeniu nawigacji, dlatego też pominę ten sposób w niniejszym artykule, a ograniczę się jedynie do omawiania drugiego sposobu.

Przy drugim sposobie, okręt bierze peleng pewnej stacji nadawczej, której pozycja jest znana i na mapie oznaczona. W tym wypadku okręt jest stroną pelengującą, a objekt obserwacji jest stroną pelengowaną przyczem odpada wszelkie uciążliwe wzajemne porozumiewanie się okrętu ze stacją lądową. Rola objektu obserwowanego staje się zupełnie bierną, podobna do roli latarni morskiej, dlatego też stacje takie nazywają się radjolatarniami.

Podobnie jak latarnia morska wysyła sygnały świetlne według pewnej charakterystyki, tak samo radjolatarnia wysyła stale, albo tylko w pewnych oznaczonych godzinach, lub w czasie mgły, pewne sygnały za pomocą fal elektro-magnetycznych według pewnej charakterystyki, a każdy okręt, znajdujący się w zasięgu tych fal, może tę stację dowolnie często pelengować, nie przeszkadzając sobie wzajemnie.

Dziś istnieje już wzdłuż wybrzeży uczęszczanych wód cały system radjolatarni, podobnie na ważniejszych latarniowcach urządzone są radjolatarnie. Idealne warunki dla nawigatora, posługującego się radjogonjometrem istniałyby wtedy, gdyby przy każdej latarni morskiej i na każdym latarniowcu zainstalowane były równocześnie radjolatarnie. Takie radjolatarnie mogłyby być czynne—w zależności od warunków—albo stale, albo tylko w czasie mgły, lub niewidocznej pogody.

W Orfordness istnieje stacja nadawcza kierunkowa, która umożliwia okrętom branie pelengu tej stacji przy pomocy zwyczajnej anteny niekierunkowej. Nadawanie kierunkowe tej stacji polega na tem, że wysyła ona w dwóch przeciwległych do siebie kierunkach fale o natężeniu maksymalnem, natomiast prostopadle do tych kierunków fale o natężeniu minimalnem, względnie zerowem. Całe to urządzenie nadawcze wykonuje niejako pełny obrót w przeciągu jednej minuty. Rezultat jest taki, jakgdyby promień maksymalnego natężenia, oraz prostopadły do niego promień minimalnego natężenia wykonywały pełny obrót w ciągu jednej minuty. Okręt, odbierający sygnały, nadawane przez tę stację, usłyszy nadawane dźwięki z ustawicznie zmieniającym się natężeniem, przyczem natężenie odbioru osiągnie dwa razy na minutę maksimum, a dwa razy minimum.

Moment przejścia promienia minimalnego przez linję NS (północno-południową) podany jest przez stację nadawczą, według pewnego ściśle określonego schematu. Wystarczy zatem liczyć sekundy od tego momentu do chwili najmniejszego natężenia odbioru, aby otrzymać właściwy peleng. W tym celu skonstruowane są specjalne sekundniki (stopery), których tarcze podzielone są na 360° oraz na rumby, podobnie jak róże kompasów. Przy zwyczajnych stoperach otrzymuje się właściwy peleng, mnożąc odczytaną ilość sekund przez sześć.

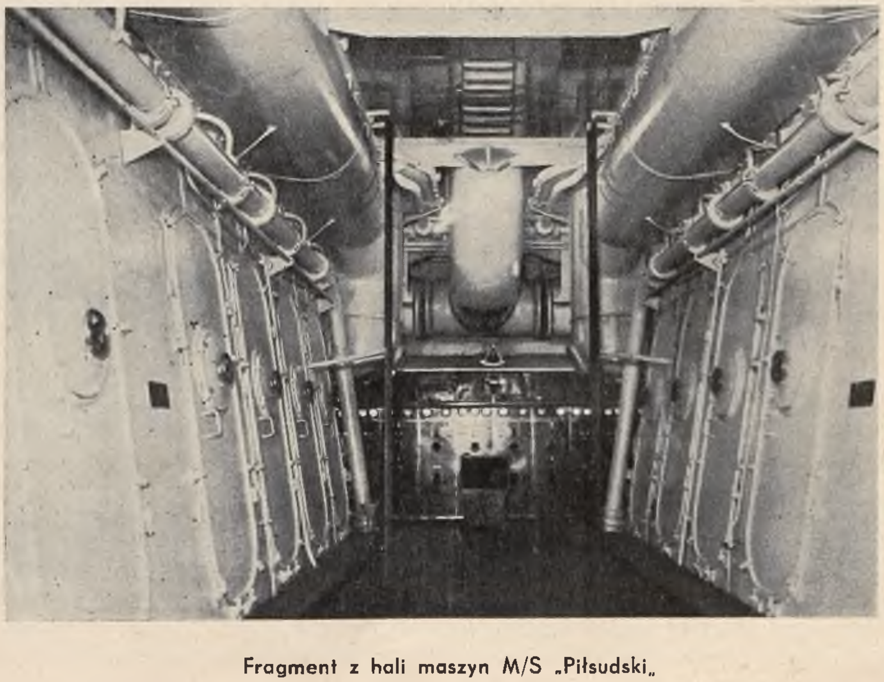
Wyżej opisany sposób jest wprawdzie bardzo pomysłowy, ale dotychczas w praktyce nie znalazł szerszego zastosowania spowodu wiele mniejszej dokładności jaką można osiągnąć w porównaniu do pelengów, branych gonjometrem okrętowym.

Na niektórych latarniowcach istnieją kombinacje radjolatarni z dźwiękami podwodnemi, umożliwiające nam nietylko branie pelengu, ale również oznaczanie odległości. Stacja taka nadaje równocześnie znak przez radjo, oraz dźwięk podwodny. Głos rozchodzi się w wodzie z szybkością 1435 m/sek., a zatem obserwator na okręcie usłyszy najpierw znak, nadany przez radjo, a po pewnym czasie usłyszy w aparacie podsłuchowym dźwięk podwodny. Różnica czasu pomiędzy obydwoma usłyszanemi dźwiękami jest miarą odległości okrętu od stacji nadawczej.

Ze wszystkich powyżej przytoczonych możliwości wykorzystywania radja do celów orjentacji nautycznej na morzu, jedynie pelengowanie radjolatarni gonjometrami okrętowemi znalazło dotychczas ogólne zastosowanie, aczkolwiek nie tak szerokie jakieby znaleźć powinno. Naogół szersze sfery marynarzy mają jeszcze zbyt mało zaufania do radjopelengów i zapatrują się często sceptycznie na osiągnięte wyniki. Przyczyną tego jest częstokroć wadliwa i przestarzała instalacja gonjometru na wielu okrętach, a nierzadko brak umiejętności posługiwania się aparatem, wykorzystywania otrzymanych pelengów, oraz wogóle znajomości rzeczy ze strony kapitanów i oficerów, przyczem bodaj niemałą rolę odgrywa niechęć i uprzedzenie pewnego typu starych wilków morskich do wszystkiego co nowe i czego ich w szkole nie uczono.

Naogół można powiedzieć, że dokładność radjopelengów jest niemniejsza, a częstokroć bodaj większa od pelengów optycznych wziętych nad kompasem. Nie należy zapominać o tem, że pelengi optyczne bierze się przy odległościach najwyżej dwudziestu kilku mil, przeciętnie zaś przedmioty pelengowane znajdują się na odległości 3—6 mil, podczas gdy odległość dwudziestu mil uchodzi przy radjopelengach za małą. Zrozumiałą jest rzeczą, że, widząc latarnię morską w odległości 3 — 20 mil, wolimy pelengować ją optycznie, gdyż manipulacja jest prostsza, szybsza i niezawodna, ale jeśli panuje mgła, tak iż przedmiotów obserwowanych nie widać, a mamy w pobliżu radjolatarnię, wówczas— przy prawidłowej i nowoczesnej instalacji gonjometru, otrzymamy peleng naogół równie dokładny jak przy pomocy kompasu.

Dokładność radjopelengu, przy przestrzeganiu wszelkich dotyczących przepisów, dochodzi mniej więcej do ½ stopnia. Dokładność samego goniometru bywa nawet czasem większa, tylko na okręcie odczytujemy z goniometru nie bezpośrednio peleng tylko t. zw. kąt kursowy t. j. kąt, zawarty pomiędzy płaszczyzną symetrji okrętu, a kierunkiem na radjolatarnię. Aby otrzymać właściwy peleng, czyli kąt liczony od południka geograficznego, należy dopiero odczytany kąt kursowy dodać do kursu. Temsamem



Fragment z hali maszyn M/S „Piłsudski"

wszelka niedokładność kompasu, kursu wzgl. sterowania przechodzi pełną wartością na radjopeleng. Tej niedogodnej, dodatkowej niedokładności, spowodowanej błędami kompasu i sterowania, można zaradzić, przeprowadzając ruchomą instalację radjogonjometru bezpośrednio nad różą kompasu żyroskopowego, jak to już ma miejsce na nowoczesnych jednostkach. W tym wypadku można bezpośrednio z gonjometru odczytać peleng, a nie kąt kursowy, przyczem manipulacja jest prostsza, a dokładność odczytu jest niezależna od ewentualnego złego sterowania.

Przy większych odległościach niedokładność pelengu zwiększa się wprawdzie, lecz ta okoliczność nie zmniejsza znaczenia radjopelengów w porównaniu do pelengów optycznych, gdyż na takich odległościach pelengów optycznych wogóle brać nie można. Zresztą w miarę oddalania się od lądu, raf i mielizn, a temsamem w miarę oddalania się od przedmiotów obserwacyjnych, dokładna znajomość pozycji staje się coraz mniej potrzebna.

Błąd jednego stopnia w pelengu przesuwa otrzymaną pozycję w bok o 1/10 części odległości pelengowanego przedmiotu. Przy pelengach optycznych, kiedy dokładność samego pelengu nie zależy od odległości, błąd w pozycji będzie dochodził zawsze do 1/60 odległości, a więc przy 10 milach należy liczyć z niedokładnością pozycji dochodzącą do 1/6 mili przy odległości 5 mil tylko do 1/12 mili i t. d.

Przy pelengach radjowych niedokładność pozycji, otrzymanej z pelengów wzrasta nieproporcjonalnie szybciej, gdyż jak wyżej wspomniałem, same pelengi stają się niedokładniejsze z wzrostem odległości pelengowanej stacji. Dla tej głównie przyczyny radjopelengi stosuje się w dobie obecnej przy odległościach najwyżej do 200 mil, przy takiej bowiem odległości należy liczyć się z niedokładnością pelengu, dochodzącą najmniej kilku stopni, a zatem przesunięcie boczne pozycji, spowodowane takim błędem pelengu może wynosić 1/10 część odległości, albo i więcej, czyli przy odlełłości 200 mil, błąd może wynosić przeszło 20 mil. Ze względu na to, że pozycja według zliczenia znana jest w normalnych warunkach z większą dokładnością aniżeli na 20 mil, przeto sposób ten naogół przestaje być celowy i znajduje zastosowanie tylko w wyjątkowych wypadkach, dla ogólnej orjentacji, albo przy t. zw. sterowaniu na cel.

Reasumując powyższe możemy stwierdzić, że pelengując stacje, znajdujące się w odległości nie większej, aniżeli przedmioty pelengowane optycznie, otrzymamy dokładność naogół niemniejszą, aniżeli przy pelengach optycznych, przyczem radjopelengi mają tę zaletę, że mogą być brane niezależnie od stanu widoczności. Na większych odległościach dokładność jest wprawdzie mniejsza, lecz dla ogólnej orjentacji mogą one stanowić wielką pomoc dla nawigatora wtedy, kiedy wszelkie inne środki orjentacyjne zawodzą.

[*Dalszy ciąg w następnym numerze*].

STANISŁAW BEŁŻECKI

Organizacja informacyj na usługach eksportu w Stanach Zjednoczonych

„...daleko poza oceanami znajduje się słaby punkt naszego handlu zagranicznego”.

NIE wystarczy móc i chcieć eksportować, trzeba jeszcze wiedzieć kto towar może nabyć, gdzie, kiedy i przy zachowaniu jakich warunków ciągłość tranzakcyj eksportowych może być utrzymana. Słowem istnieje cały szereg pytań, na które eksporter musi znaleźć odpowiedź, aby towar jego mógł znaleźć się na obcym rynku, przeznaczony dla obcego konsumenta. Ten ostatni, równie nie może być dla eksportera wartością niewiadomą, gdyż właśnie jego to potrzeby, smak, gust, upodobania, przyzwyczajenia ma na celu zaspokoić towar eksportowany. Tylko ten eksporter i ten kraj będzie mógł skutecznie konkurować z obcem współzawodnictwem, który inteligentnie i gruntownie potraktuje zagadnienie informacji. Eksporter bowiem musi być należycie i szybko poinformowany o rynkach międzynarodowych t. j. o zapotrzebowaniu na towar, o nabywcy, konsumencie, konkurencji, a w szczególności o warunkach, jakim towar musi odpowiadać, aby mógł być z powodzeniem uplasowany. Od stopnia organizacji służby informacyjnej oraz zrozumienia konieczności dostosowania się eksportera do tych informacyj, zależy dobry wynik interesów eksportowych danego kraju.

Dla przykładu spójrzmy na organizację w tym kierunku w Stanach Zjednoczonych Am. Półn., które w stosunkowo krótkim czasie, stały się jednym z największych eksporterów świata, ponieważ czujnym okiem i uchem śledzą ciągle płynny i zmienny rynek międzynarodowy. Przemysł amerykański, pracujący dawniej na potrzeby wyłącznie rynku wewnętrznego, dzięki zrozumieniu celowej i racjonalnej informacji potrafi się przystosować obecnie do każdego rynku, wbrew nawet wszechwładnie panującej w tym kraju standaryzacji.

W pierwszym rzędzie, jako źródło informacji dla interesów eksportowych, należy wymienić tu Departament of State, równoznaczny naszemu Ministerstwu Spraw Zagranicznych. Służba zagraniczna Dept. of State ma ogromne znaczenie dla całokształtu stosunków handlowych i gospodarczych Stanów Zjednoczonych. Raporty bowiem konsularne, za wyjątkiem ściśle poufnych są szeroko rozprowadzane za pośrednictwem specjalnych wydawnictw Departamentu i innych resortów ministerjalnych, prasy perjodycznej i codziennej, biuletynów różnych zrzeszeń gospodarczych, które otrzymują bądź to kopje tych raportów, bądź też streszczenie materjału, mogącego je interesować. Raporty te można również znaleźć we wszystkich większych bibljotekach publicznych. W ten sposób raport konsularny staje się celową informacją, przeznaczoną dla życia i dającą impuls do akcji. Należy zaznaczyć, że wyraz „poufny” jest traktowany bardzo liberalnie i stosuje się raczej do sfer zainteresowanych. Z raportów konsularnych powstają tak cenne wydawnictwa jak „Port Directory”, wydawane nakładem Ministerstwa Marynarki, oraz „World Trade Directory”, wydawane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu. To ostatnie cenne wydawnictwo podające dokładnie informacje o 400.000 firm zagranicznych powstaje w 90% z raportów konsularnych. Konsulaty poświęcają też wiele czasu na odpowiedzi indywidualne amerykańskim eksporterom, przyczem eksporter jest pouczany, jak unikać zbędnych zapytań, na które odpowiedź może uzyskać w stosun-

kowo krótszym czasie na podstawie już posiadanego materjału w Waszyngtonie lub znajdzie je w literaturze bieżącej. Urlopy względnie pobyt w sprawach służbowych konsulów w Stanach Zjedn. wykorzystywane są na zgóry przygotowane konferencje z przedstawicielami przemysłu i handlu celem bezpośredniego poinformowania o możliwościach handlowych z danym krajem.

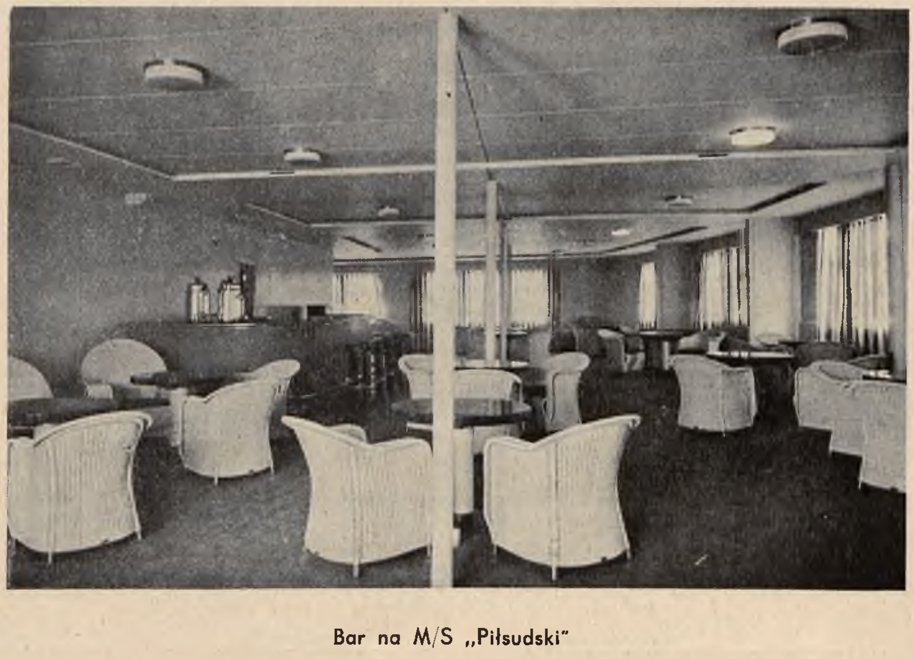
Poza służbą konsularną w Ministerstwie Przem. i Handlu tamtejszym istnieje tak zw. Bureau of Foreign and Domestic Commerce zorganizowane w 1912 r., którego zadaniem jest troska o rozwój zarówno handlu wewnętrznego jak i zagranicznego. Przez dłuższy czas Biuro to nie posiadało do swojej dyspozycji własnej służby zagranicznej i opierało się wyłącznie na raportach konsularnych. Biuro i obecnie wprawdzie korzysta z raportów konsularnych jeszcze, ale już stosunkowo dawno wyszło z biernego stanowiska, stając się czynnikiem bezpośredniego oddziaływania na rozwój handlu zagranicznego.

Obecnie Biuro posiada około 60 własnych stałych placówek obserwacyjnych, pozostających pod kierunkiem radców handlowych we wszystkich ważniejszych stolicach świata i centrach przemysłowych. Ponadto służba informacyjna Biura rozporządza personelem kilkudziesięciu tak zw. specjalnych reprezentantów, wysłanych zagranicę dla prac na krótszy lub dłuższy okres czasu. Funkcje radców handlowych są pomyślane w ten sposób, że nie dublują prac, wykonanych przez służbę konsularną, a raczej ją uzupełniają. Zadaniem radców handlowych jest czynne współdziałanie na rzecz eksportu amerykańskiego i utrzymywanie bezpośredniego kontaktu ze sferami przemysłowemi i handlowemi kraju, w którym się znajdują. Wiele tranzakcji eksportowych zostało dokonanych dzięki tak pomyślanej organizacji służby Biura. Bezzwłoczne np. przesłanie przemysłowi amerykańskiemu specyfikacyj dostaw czy to rządowych, miejskich, czy też firm prywatnych, udzielenie odpowiedzi na zapytania telegraficzne, bezpośrednie zainteresowanie firm towarem amerykańskim, dostarczenie cenników i katalogów importerom, potęguje znakomicie agresywność eksporterów amerykańskich. Regularnie przesyłane wiadomości o możliwościach eksportowych stanowią również cenny materjał drukowany w „Commercial Reports" i w „Exporter's Index" wydawanych przez Min. Przem. i Handl. w Waszyngtonie.

Centralne Biuro of Foreign and Domestic Commerce w Waszyngtonie, zreorganizowane przez sekretarza Hoovera, późniejszego prezydenta Stanów, jest również doskonałym wzorem efektywnej współpracy z przemysłem. Dla sprawniejszej obsługi informacyjnej utworzono we wszystkich większych miastach i centrach przemysłowych agendy Biura. Główny nacisk w tej reorganizacji Hoover położył na organizację branżową, a nie jak dawniej regjonalną. Według zdania Hoovera sprawa rozwoju eksportu bardziej winna się opierać na podziale branżowym, niż sztucznym podziale według krajów i regjonów. Ponieważ kierownictwo tak pomyślanych działów branżowych winno znajdować się w rękach fachowców, przemysł amerykański został zaproszony do wskazania kandydatów na te stanowiska. Działy branżowe są wzajemnie od siebie niezależne, stanowiąc niby jednostki autonomiczne wraz z radą doradczą, mianowaną przez przemysł branżowy celem formułowania opinji we wszystkich sprawach, dotyczących tej branży, przeprowadzania akcji zbiorowej, oraz ułatwienia szefom działów branżowych transmitowania myśli pożytecznych dla tej branży. Szefowie działów branżowych informują przemysł branżowy o całokształcie spraw w danej branży zarówno w kraju jak i zagranicą, kierują pracami specjalnych delegatów Biura, których zadaniem są studja nad rozszerzeniem rynku zbytu lub wyeliminowanie strat, wynikających z wadliwej organizacji sprzedaży lub produkcji. Strumień ścisłych i rzeczowych informacyj otrzymany od radców handlowych z zagranicy, od urzędników konsularnych, specjalnych ekspertów wysłanych zagranicę, wydziały branżowe kierują w stronę zainteresowanej branży za pośrednictwem swoich agend, korespondencji, druków oraz powielanych biuletynów.

Akcja informacyjna Rządu nie kończy się wszakże na pracach w tym kierunku Min. Spraw Zagr. i Min. Przem. i Handlu lecz uzupełniana jest przez szereg innych agend rządowych. I tak np. Min. Rolnictwa posiada swoich własnych reprezentantów zagranicą, którzy poza naukową działalnością, mają zwrócone oczy na możliwości zbytu dla płodów rolnych amerykańskich. Wydział Ekonomji rolnej tegoż ministerstwa studjuje rynki zbytu zagranicą i szczególnie dużo uwagi poświęca sprawie konkurencji zagranicznej w branży zbożowej, owocowej i mięsnej. Wydział ten ogłasza statystykę cen rynków zagranicznych, produkcję, kierunek i wielkość zbytu oraz tendencje, panujące na tych rynkach, co pozwala producentowi amerykańskiemu orjentować się we współzawodnictwie, jakie ten napotka z chwilą wejścia na rynek zagraniczny. Cenną usługę informacyjną oddaje dla eksportu amerykańskiego również i Ministerstwo Pracy przez swoje publikacje, dotyczące płac, cen, i kosztów utrzymania zagranicą. Muzeum Narodowe tegoż ministerstwa posiada wiele cennych eksponatów handlowych i przemysłowych.

Przy takiej organizacji służby informacyjnej za strony rządu zdawać by się mogło, że kwestja jest już całkowicie wyczerpana i że nie może tu być miejsca dla jakiejkolwiek bądź dalszej inicjatywy w tym kierunku. Tymczasem poza rządowemi instytucjami istnieje cały szereg prywatnych organizacji, które również mają doskonale rozbudowany aparat informacyjny. Oczywiście jest to już specjalna obsługa, bardziej zróżniczkowana i przystosowana do bardziej konkretnych potrzeb osób zaintere-



Bar na M/S „Piłsudski"

sowanych. Na pierwszem miejscu w tej grupie należy zaliczyć The National Association of Manufacturers of the United States of America, (Ogólno Krajowy Związek Przemysłowców), którego sieć zagranicznych korespondentów przekracza liczbę 3 tysięcy. Zadaniem wydziału zagranicznego tego stowarzyszenia jest dostarczenie swoim członkom informacyj i świadczeń możliwie po cenie kosztu. Składka członkowska wynosi 100 dolarów, upoważniając członka do korzystania z listy importerów, raportów, dotyczących zdolności płatniczej importerów zagranicznych, tłómaczeń listów handlowych w obcych językach, informacyj o patentach i znakach ochronnych na całym świecie.

Zainteresowany może otrzymać w tem zrzeszeniu raporty o każdym artykule każdego kraju na świecie jak również komunikowane mu są, możliwe konjunktury zbytu. Towarzystwo wydaje „American Trade Index", będący spisem członków tego towarzystwa, z podaniem rodzaju produkcji i zagranicznych kontaktów tychże. Materjał informacyjny znajduje się tu w sześciu językach. Książka ta jest rozsyłana zagranicę bezpłatnie, co oczywiście przyczynia się w dużej mierze do spopularyzowania wytwórców i wytworów amerykańskich. W ten sposób około 30.000 egzemplarzy bez przerwy pracuje dla eksportu amerykańskiego.

Niezmiernie ważną rolę dla eksportu amerykańskiego odgrywa The Philadelphia Commercial Museum (Muzeum Handlowe w Filadelfji), które posiada jedyną i niezwykłą w świecie stałą wystawę surowców i artykułów przemysłowych, zarówno krajowych jak i zagranicznych, posegregowanych według kraju pochodzenia i procesów wytwórczych. Dla przemysłu amerykańskiego jest to praktyczna szkoła ulepszania własnej produkcji, według własnych i obcych wzorów, bez uciekania się do wyjazdu zagranicę. Muzeum to służy jednocześnie jako stała wystawa produkcji amerykańskiej dla kupców zagranicznych, przyjeżdżających tu celem robienia zakupów. Wydział zagraniczny Muzeum prowadzi dla swoich członków stałą kartotekę pół miljona firm zagranicznych, o których, informacje dostarczane są przez własnych korespondentów Muzeum. Ciekawa metoda informacji została wprowadzona przez Muzeum, a mianowicie każdy członek otrzymuje informacje o firmach zagranicznych i wzamian za to obowiązuje się dostarczyć Muzeum swoje informacje o firmach zagranicznych, z którемi pozostaje w kontakcie. Specjalny znów wydział zajmuje się przygotowaniem odpowiedniej literatury propagandowej o przemyśle amerykańskim na zagranicę. Do najbardziej znanych wydawnictw Muzeum należy Commercial America (Ameryka Handlowa) i Register of American Manufacturers (Rejestr Wytwórców Amerykańskich). Bibljoteka Muzeum zawiera przeszło 50.000 książek i 75.000 najprzeróżniejszych broszur.

The National Foreign Trade Council (Rada Krajowa Handlu Zagr.) jest organizacją ogólno krajową instytucją opinjodawczą całości interesów eksportowych St. Zjedn.. Jej funkcja ściąga do studjowania problemów handlu zagranicznego w odniesieniu do St. Zjedn. oraz wskazywania dróg rozwiązania tych problemów. Doroczne Zjazdy organizowane przez tę organizację w różnych punktach St. Zjedn. należą do najbardziej interesujących zarówno pod względem organizacyjnym jak i informacyjnym.

Bezpośredni kontakt tych, którzy się specjalizują w handlu zagranicznym ma doniosłe znaczenie i dlatego znajdujemy na terenie St. Zjedn. szereg organizacji takich, jak The American Exporters and Importers Association, The American Manufacturers Export Association, które, poza informacją piśmienną, umożliwiają personalne kontakty swoim członkom. Do najbardziej ciekawych organizacji w tym kierunku należą lokalne kluby tak zw. Foreign Trade Clubs. I tak np. The Export Managers Club of New York jest niejako clearingiem informacji we wszystkich dziedzinach eksportu. Każdy członek klubu, jeśli ma jaki problem w dziedzinie czyto techniki eksportowej sprzedaży czy kierownictwa, może bez wahania złożyć wizytę innemu członkowi, który w duchu klubowym chętnie mu służy informacją i pomocą. Ponadto na wspólnych obiadach, odbywających się w odstępach dwutygodniowym w większych hotelach, różne kwestje są dyskutowane i wymieniane wzajemne doświadczenia eksportowe.

Z powyższego widzimy więc, jak poważne miejsce w eksporcie amerykańskim zajmuje informacja. Widzimy, że eksporter amerykański nie kontentuje się istnieniem i działalnością tak poważnej instytucji, jaką jest National Chamber of Commerce w New Yorku, która również pracuje w dziedzinie popierania handlu zagranicznego wespół z lokalnemi Izbami, że nie wystarczają mu izby handlowe obcych państw na terenie Stanów Zjedn., lub Izby amerykańskie na terenie obcych państw. Eksporter amerykański organizuje się sam wewnętrznie, bo rozumie, że bez dokładnej, ścisłej, szybkiej i zróżniczkowanej informacji nie może być mowy o zdobyciu i utrzymaniu rynku zagranicznego. Czujność bowiem jest jedynym z najważniejszych kanonów dobrego i racjonalnego eksportu.

XVI Międzynarodowy Kongres Żeglugi

W POŁOWIE września odbył się w Brukseli XVI Międzynarodowy Kongres Żeglugi. Kongresy te, urządzane przez stałą Associację M. K. Ż. powtarzające się co 3—4 lata, zajmują się kwestjami Żeglugi Śródlądowej i Morskiej—głównie w zakresie dziedziny naukowo-technicznej.

Każdy kongres ustala szereg problemów do zbadania na kongresie następnym. Wszyscy, zainteresowani mają możność nadesłania swych referatów do biura Associacji, która je drukuje i rozsyła wszystkim członkom. Pozatem Biuro wyznacza generalnych referentów — zwykle spośród osób, należących do kraju, w jakim kongres ma się odbyć, którzy studjują dokładnie wszystkie, przedstawione o danem zagadnieniu, referaty i opracowywują referat generalny, w którym starają się sprecyzować ogólne wnioski.

Generalne referaty stanowią podstawę do debat w czasie kongresu. Wnioski, przyjęte przez Kongresy, są przyjmowane we wszystkich krajach za wytyczne w pracach, dotyczących urządzenia dróg śródlądowych i portów.

Debaty na kongresach są prowadzone w trzech głównych językach: angielskim, francuskim i niemieckim oraz w języku kraju, w którym kongres się odbywa. W tych językach są również drukowane i prace kongresów. W czasie trwania kongresu, któremu zwykle patronuje Głowa Państwa, kraju w którym Kongres obraduje, są urządzane liczne wycieczki, celem zwiedzenia najbardziej interesujących robót na drogach śródlądowych i portach. Korzystając z kongresów, na których spotykają się przedstawiciele techniki wszystkich państw, członkowie dzielą się swem doświadczeniem, swemi spostrzeżeniami oraz radzą się jeden drugiego w bardzo czasem trudnych problematach, dotyczących gospodarki wodnej.

XVI Kongres w Brukseli rozpoczął się w dniach żałoby, która okryła Belgję z racji śmierci tragicznie zmarłej i opłakiwanej przez całą Belgję Królowej. Program miał b. interesujący.

W sekcji żeglugi śródlądowej były poruszone następujące zagadnienia:

Regulowanie poziomu wód na rzekach kanalizowanych oraz regulowanie odpływu wody.

Urządzenie rzek, ujętych w obramowania z punktu widzenia żeglugi, oraz ochrony terenów nadbrzeżnych.

Forma przekroju kanałów i rzek w związku z niszczącym wpływem ruchu statków. Współczesne typy ruchomych przegród (barragea).

Przykłady budowy fundamentów budowli nabrzeży, ścian, śluz itd. na złych gruntach. Wpływ wód podskórnych i zmiany ich poziomu.

W sekcji żeglugi morskiej rozpatrywano sprawy budowy portów na plażach piaszczystych i przy lagunach;

Budowle w morzu o ścianach prostopadłych. Działanie fal. Metody obliczeń i konstrukcji;

Wymiary urządzeń portowych (basenów, nabrzeży, śluz itd.) w portach morskich, w związku z wymaganiami żeglugi transatlantyckiej;

Dragi wielkiej mocy. Problemat silników, wydajność. Największa głębokość. Praca przy złej pogodzie, (przy fali). Sposoby ustalenia kosztów własnych 1 metra sześciennego.

Wszystkie te problemy mają aktualne znaczenie dla Polski, która stoi przed temi samemi zagadnieniami. Pod tym względem korzystanie ze światowego doświadczenia w tej dziedzinie jest nieodzowne.

Pocieszającem jest, że tym razem kongres był lepiej obesłanym przez Polaków, niż kongresy uprzednie, przyczem polscy członkowie wzięli udział w pracach obydwóch sekcji. Ze strony polskiej uczestniczyli w XVI Kongresie pp. Bomas, Romański, Rummel, Tillinger, Wenda. Z Gdańska p. Nagórski, Brunst i Dreszer.

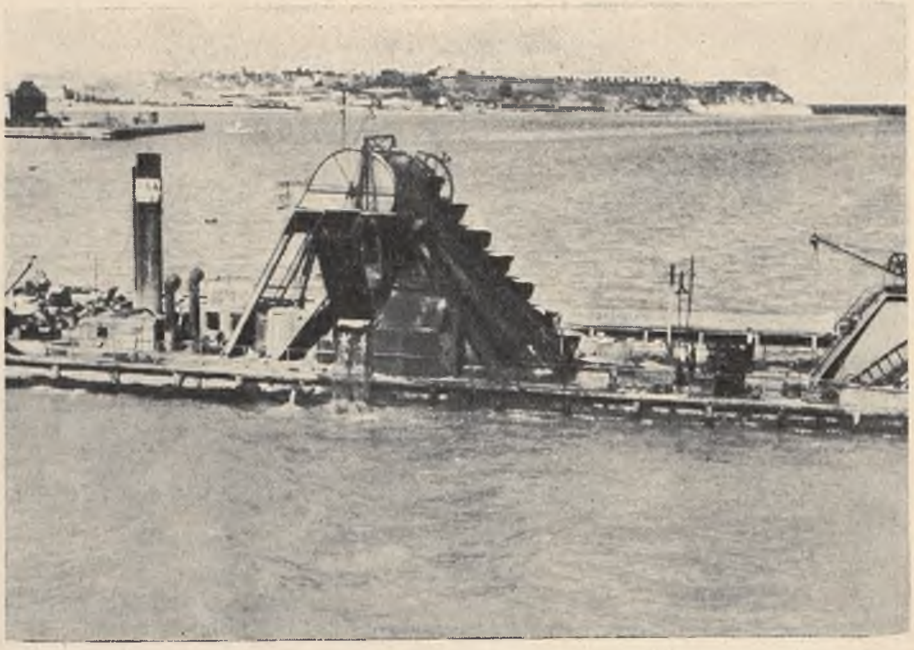
Miejmy nadzieję, że na następne kongresy zostaną przedstawione referaty i z Polski.

Z licznych, zorganizowanych w czasie kongresu, wycieczek, wspomnieć należy o zwiedzeniu portów morskich w Brukseli i Gandawie, połączonych z morzem kanałami, przepuszczającemi statki morskie, doskonale urządzonych portów rybackich w Seebrügge i Ostendzie i jednego z największych portów kontynentu Europy—Antwerpji.

Niezwykle interesująca była wycieczka do jeszcze niecałkowicie wykończonego kanału Alberta o długości około 150 kilometrów, który ma łączyć Liege z Antwerpją. Kanał ten, o znacznej głębokości, zbudowany kosztem niemniej 2 miljardów frs., będzie dostępny dla statków do 2000 ton pojemności. Kanał przecina na znacznej przestrzeni pagórki o wysokości do 60 m., co daje pojęcie o ogromnych wykopach, jakie trzeba było wykonać.

Na zachodzie Europy ogromne znaczenie dróg wodnych stanowi dawno przyjęty aksjomat. Uważają tam, że bez tych dróg, bez stale doskonalonych portów nie może być mowy o racjonalnem zagospodarowaniu kraju. Wzdłuż kanałów są zwykłe tworzone tereny dla celów przemysłowych, na które popyt istnieje nawet i w obecnych kryzysowych czasach.

Z Belgji, gdzie zwiedzono też szereg położonych nad wodą wielkich zakładów przemysłowych, członkowie Kongresu udali się do Holandji, celem zwiedzenia b. inte-



Gdynia — pogłębiarki pracują w porcie.

resujących prac przy osuszeniu Zuidersee, oraz wielkich kanałów otwierających dostęp do wnętrza kraju dużym okrętom morskim. Najbardziej interesującym jest kanał do Amsterdamu, posiadający największą w Europie śluzę, przepuszczający wielkie okręty transoceaniczne do stolicy Holandji.

Wielkie zainteresowanie wzbudziły tu w czasie Kongresu demonstracje kinematograficzne badań w laboratorjach hydrotechnicznych, które stanowią obecnie ważny przyczynek przy projektowaniu budowli na wodach śródlądowych i morskich.

R.

Eksponaty morskie na Wystawie Wszechświatowej w Brukseli

T. SOPOĆKO

ŻYCIE Belgji zależy od eksportu, który w znacznej części odbywa się drogą morską, łącząc ten kraj gęstą siecią linji okrętowych z portami całego świata. Nic też dziwnego, iż na tegorocznej wystawie dział morski potraktowały bardzo obszernie prawie wszystkie państwa i to zarówno z punktu widzenia handlowego, jak i turystycznego. Wszystkie państwa morskie pokazały swe najnowsze zdobycze zarówno z dziedziny budowy okrętów, jak i techniki urządzeń portowych. Działy te, jak i cała wystawa jest zakrojona na taką skalę, iż trudno nawet o pobieżny przegląd w ramach jednego artykułu.

Przejdźmy się po poszczególnych pawilonach, notując choćby tylko to, co najbardziej rzuca się w oczy. Nas, jako państwo, które niedawno rozwinęło swą morską banderę, dział morski winien specjalnie interesować i wartoby, aby znalazł nasze fachowe opracowanie, gdyż wiele jeszcze musimy się nauczyć i włożyć ogrom pracy, nim zajmiemy godne siebie miejsce na morzach świata.

Polska, której udział, jak wiemy, jest na wystawie więcej niż skromny, pokazała niewielkie plany Gdyni i Gdańska, oraz trochę fotografji. Jedynym ciekawym objektem w tym dziale jest ładny model statku „Piłsudski", precyzyjnie wykonany w warsztatach hr. Ledóchowskiego, ale i on bardzo traci, ustawiony w ciemnym kącie. Statek, o którego modelu właśnie wspomnieliśmy, w czasie swej pierwszej podróży w drodze do Gdyni, dziewiątego września zarzucił kotwicę w Antwerpji, wzbudzając duże zainteresowanie miejscowej ludności, która zna się na morzu i okrętach. To było dobre posunięcie propagandowe.

Idąc w stronę sekcji Wielkiej Brytanji, mijamy mały pawilon norweski, ukoronowany srebrzystą łodzią wikingów. Dziś go miniemy, nie zatrzymując się. Cały środek hallu wielkiego gmachu, w którym się mieści wystawa angielska, zajmuje olbrzymi ruchomy szklany globus z oznaczonemi czerwoną barwą posiadłościami Imperjum Brytyjskiego. Sufit tworzy mapa północnego nieba z kolejno zapalającemi się gwiazdami różnych konstelacji, w które wpatrują się marynarze, czuwający w czasie długich nocnych wacht, na zagubionych po morskich bezdrożach okrętach

Po takiem wprowadzeniu nikt się nie zdziwi, iż prawie całe jedno skrzydło pawilonu angielskiego zostało zajęte przez żeglugę. Poza ruchomemi urządzeniami, które pociągają zarówno młodzież, jak i dorosłych, poza redukcjami kabin okrętowych, widzimy tam cały szereg mniejszych i większych modeli okrętów, wśród których najpoczestniejsze miejsce zajmuje wykańczany obecnie wielki transatlantyk „Queen Mary", własność towarzystwa Cunard White Star. Model tego morskiego olbrzyma bardzo ciekawie się przedstawia w swej drobiazgowej precyzyjności. Wszędzie mamy statystyki, grafiki, rysunki, dotyczące tego okrętu, który będzie najwygodniejszy, najszybszy, najbezpieczniejszy... wszystko utrzymane w superlatywach. Ale najwymowniejsze ze wszystkiego jest graficzne zestawienie tego olbrzyma z trzema budowlami, które wszyscy tu w Brukseli mają ciągle na oczach. Pierwszą jest gmach wzorowej stacji, jeden z największych gmachów wystawy, drugą pozycję tworzy budynek pawilonu brytyjskiego, a trzecią t. zw.

Kolumna Kongresu, pomnik, wystawiony dla upamiętnienia niepodległości Belgji, mierzący 48 m. wysokości. Wszystkie te trzy sylwetki nikną na tle „Queen Mary". Imponujące to zestawienie zajmuje całą ścianę jednej z sal. Jak wiemy okręt ten mierzy 306 m. długości, 35 m. szerokości i 70 m. od spodu do szczytu masztów.

Wchodzenie w dalsze szczegóły wystawy angielskiej zaprowadziłyby nas zbyt daleko, dodajemy jeszcze tylko, iż osobna sala poświęcona jest turystyce, gdzie znów główną rolę odgrywają podróże morskie.

Wiele miejsca zagadnieniom morskim poświęciła Danja, której pawilon sąsiaduje z angielskim. Na każdym kroku widzimy tu liczne bardzo ciekawe modele okrętów, statków-promów do przewożenia całych pociągów, holowników, plastyczny plan portu kopenhaskiego w skali 1:2000, minjatury mostów przerzucanych przez morskie cieśniny i to zarówno tych, które już istnieją, jak i tych, które są dopiero w budowie. Znajdujemy bardzo liczne zestawienia, dotyczące handlu morskiego, ekspansji przemysłu duńskiego, ruchu okrętów i t. p. Wszystko przedstawione bardzo pomysłowo, jasno i wymownie uzmysławiające suche cyfry statystyk. Na wyższej kondygnacji przypominającej różnicę poziomów dwóch pokładów, znajduje się osobny dział poświęcony Grenlandji. Pierwsze miejsce zajmuje tu duża mapa plastyczna z uwzględnieniem nawigacji przybrzeżnej, w łączności z nielicznemi drogami lądowemi, do przebycia których służą konie, psy, lub sanki motorowe. Grenlandja leży na drodze przyszłych wielkich linji lotniczych, co zostało specjalnie podkreślone.

W dziale maszyn oglądamy w oryginale motory Diesela, przeznaczone dla okrętów, kolei, fabryk i samolotów. Laikom imponuje, a inżynierów zaciekawia naturalnej wielkości model największego na świecie motoru Diesela, zbudowany dla kopenhaskiej stacji elektrycznej. Model ten, posiadający kilka metrów wysokości, jest ruchomy i bardzo dokładnie obrazuje funkcjonowanie mechanizmu.

I tu nie zapomniano o turystyce morskiej, której poświęcono wiele miejsca.

Poza zagadnieniami, które nas dziś obchodzą, Danja wystawiła wiele rzeczy pięknych i ciekawych, to też każdy ze zwiedzających winien poświęcić temu pawilonowi więcej czasu.

W pawilonie szwedzkim również znajdujemy rzeczy ciekawe, wśród których dział morski nie jest może zbyt obszerny, ale zato bardzo starannie dobrany. Szczególnie uwzględniono linje morskie, łączące Szwecję z Belgją. Pokazano modele kilku okrętów, wśród których, tak wielkością jak i wykonaniem, wyróżnia się „Konung Gustaf V".

Żywiołem Holandji jest woda, więc pełno jej wszędzie czy to będzie ogród zimowy, czy urządzenia hydrauliczne, osuszające wydarte morzu tereny, czy też śluzy i kanały, których ruchomy model automatycznie wypełniający się wodą jest atrakcją tego pawilonu Dalej widzimy model największej na świecie śluzy północnej. Po obu stronach tejże sali podziwiamy, pięknie wykonane, redukcje portów wodnego i lotniczego Amsterdamu, dokoła których zawsze ciśnie się młodzież zarówno ta starsza, jak i bardzo młoda, a to dlatego, że liczne kontakty elektryczne pozwalają każdemu osobiście przekonać się, w jaki spodób funkcjonują różne portowe instalacje, jak działa system sygnalizacyjny i t. p. Pomysłowe te modele są bardzo pouczające.

Parę kroków dalej zwraca uwagę redukcja wybudowanego w Holandji największego łamacza lodów Jääkarhu, który oczyszcza drogi do portów fińskich. Potem oglądamy dwa dźwigi pływające, a w końcu uwagę naszą przyciąga makieta okrętu „Marnix van sint Aldegonde", wyróżniona złotym medalem. Miniemy liczne wykazy statystyczne, aby zatrzymać się jeszcze na chwilę przed wyjściem z pawilonu, przed dużą mapą Indji Holenderskich, na której specjalnie uwzględniono linje okrętowe, porty, latarnie morskie i stacje radjowe, wszystko przedstawione plastycznie i bardzo pomysłowo.

Włochy z ogromnym rozmachem uczestniczą w tegorocznej wystawie. Wśród kilkunastu pawilonów tego kraju jeden poświęcony został nawigacji. Pawilon, urządzony jako kryty pokład okrętu, jest zawsze przepełniony, dzięki bardzo wygodnym leżakom, które zmęczona krążeniem po wystawie publiczność bardzo ceni i zajmuje je stale co do jednego. Przez czas odpoczynku, każdy, chce czy nie chce, ogląda znajdujące się przed nim wykazy i mapy, przedstawiające włoskie linje morskie i zajmujące całe ściany fotomontaże, których wszędzie pełno w pawilonach włoskich, a gdy się obróci, to w oknach widzi fotografje na szkle. I tu są modele statków, ale pomyślane syntetycznie, z pominięciem wszystkich szczegółów, dające tylko ogólne zarysy. Jedna z zewnętrznych ścian pokryta jest mapą świata, przez całą szerokość której widnieje neonowy zarys okrętu.

Teraz przechodzimy do sekcji francuskiej. Tu napewno zatrzymamy się najdłużej. Francja nie wystawiła oddzielnego pawilonu dla przedstawienia swej potęgi morskiej, może nawet mniej miejsca poświęciła temu działowi niż Anglja, ale każdy, kto będzie chciał zrobić bezstronne porównanie, znajdzie tu więcej treści, niż gdzieindziej i zgodzi się z nami, iż francuski dział morski na wystawie brukselskiej jest najciekawszy z pośród wszystkich. Eksponaty są bardzo liczne, starannie dobrane i przedstawione w sposób estetyczny i pociągający. Widzimy tu wszystkie działy aktywności morskiej tego narodu. Mamy obrazowo przedstawione wielkie doki i czytamy napis, iż francja ma ich 16, zatrudniając stale 18.000 robotników. Oglądamy urządzenia portowe, różne gałęzie przemysłu mor-



skiego, wszystko zobrazowane nietylko przez wykresy, djagramy i plany, ale uzmysłowione przy pomocy ciekawych modeli, z których każdy nadawałby się do muzeum morskiego. Pokazano w ten sposób rybołóstwo, fabryki przetworów, hodowlę ostryg, których w 1934 r. spożyto 863 miljony... Widzimy unaocznioną komunikację z kolonjami, dalej podziwiamy budowę okrętów-cystern, służących do transportów ropy, możemy dokładnie zaznajomić się z systemem ratownictwa morskiego, poznać używanych do tego parę typów okrętów i holowników, sposób jak się niemi manewruje, taktykę ratowniczą, oraz przyrządy do ratowania. Mamy ekwipunek nurka-ratownika z całym kompletem przyrządów, zapewniających mu możność pracy i to zarówno tych, które pozostają na pokładzie, jak i tych, które zabiera z sobą na dno.

Ci co nie odbywali dalszych podróży morskich i nie mieli możności zaznajomić się z wygodami luksusowych urządzeń wielkich statków transatlantyckich, wpadają w zachwyt, zwiedzając dwie kabiny, w całości przeniesione na wystawę, które nietylko napełniają podziwem, ale i kuszą do podróży, co jest ich zadaniem w tem miejscu. Szczególnie kabina ze statku „Normandie" zwraca uwagę celowością, wykwintem i artystyczną harmonją urządzenia. O samym tym statku zbyt wiele już pisano, aby tu jeszcze zajmować czas czytelnikom. Jedno może nie będzie od rzeczy przypomnieć, iż jest on o 13 metrów dłuższy od wysokości wieży Eiffela, która, jak pamiętamy, mierzy 300 metrów. Wielki sześciometrowy model tego pływającego miasta podziwiamy na wystawie. Przy nim w cień schodzą takie arcydzieła modelarstwa jak minjatura statku „Aramis" czy „President Dumer", z których każdy, w innych warunkach, mógłby się stać ośrodkiem zainteresowania.

I tu, jak wszędzie, turystyka. Tym razem pozostawmy wymowę cyfrom. Statków rozrywkowych posiada Francja 26.426 z czego 6.953 zaopatrzonych w motory spalinowe!

W końcu idą statki dla celów naukowych i specjalnych.

SZWECJA

Rozbudowa szwedzkiej marynarki handlowej

OD SZEREGU lat tonaż handlowy Szwecji, naskutek kryzysu światowego, stale malał, mimo zamówień na nowe statki. Tonaż bowiem starszy, jako nieopłacający się, był albo sprzedawany do krajów zagranicznych albo rozbierany na żelaziwo. W roku bieżącym jednak dała się zauważyć pewna poprawa w rozwoju floty handlowej. W dniu 30 sierpnia flota handlowa szwedzka liczyła 2.318 statków pojemności 1.622 110 ton brutto.

W pierwszym rzędzie do wzrostu floty przyczyniło się nabycie 4 parowców, wybudowanych na stoczniach szwedzkich, o pojemności 4.922 ton. Dalej 2 parowce o pojemności 5 141 ton i mały żaglowiec silnikowy zostały nabyte zagranicą. Wyprzedaż statków armatorom zagranicznym ograniczyła się w lipcu do 2 parowców pojemności 2.653 ton. Pozatem rozebrano parowce pojemności 1.284 ton.

W kołach armatorskich nie przewidują jednak narazie wzrostu ekspansji marynarki handlowej. Oczekują, bowiem że redukowanie starego tonażu będzie nadal prowadzone i że ilość statków będzie się nadal zmniejszała. Nabywanie nowego tonażu będzie następowało powoli i ostrożnie. w miarę potrzeby.

Połowy śledzi na wodach Islandji

OKRĘTY rybackie szwedzkie, które w czasie kończącego się lata uprawiały połowy śledzi na wodach Islandzkich, powoli wracają do portów na zachodnim wybrzeżu Szwecji, głównie do Goeteborga. Według przywiezionych przez nie wieści, połów śledzi w tym roku się nie udał, a ilości śledzi, wydobytych z morza, są niebywale małe.

Podczas gdy w roku zeszłym do 24 sierpnia nałowiono i nasolono 187.544 beczek śledzi, zaś w roku 1933 213.806 beczek, to w roku bieżącym do tejże daty wydostano tylko 61.126 beczek. Połowy potrwają jeszcze aż do połowy miesiąca września, ale nie można się już spodziewać znaczniejszej poprawy w tym krótkim okresie czasu.

Ceny śledzi wzrosły już z tego powodu o 60 procent.

Wzrost zagranicznego ruchu żeglugowego w Szwecji

SZWEDZKIE biuro statystyczne notuje znaczne ożywienie ruchu żeglugowego z zagranicą, w ubiegłym półroczu w porównaniu z tymsamym okresem w roku poprzednim.

I tak weszło do portów szwedzkich 14.798 statków z zagranicy o pojemności łącznej 8.500.867 ton, (14.038 statków i 7.980 tysięcy t. w roku ubiegłym). Wyszło zaś 15.261 statków o 8.762.395 ton (14.433 statkach o 8.229.625 ton roku zeszłego).

Ruch żeglugowy w trzech najważniejszych portach Szwecji wzmógł się odpowiednio do tych liczb.

Do Stokholmu weszło 1.312 statków z zagranicy o 1.332.784 t. 1.205 o 1.257.217 t. w r. 1934). Do Goeteborgu weszło 2.164 statków o 2.037.933 t. (2.006 o 1.762.022 t. r. ub.). Do Malmoe zaś weszło 3.226 statków o 1.600.988 t. (3.142 statków o 1.630.099 t. w r. ub.) Cyfry, dotyczące Malmoe, obejmują również ruch promów parowych między Malmoe a Kopenhagą.

Złóż grosz na F. O. M.

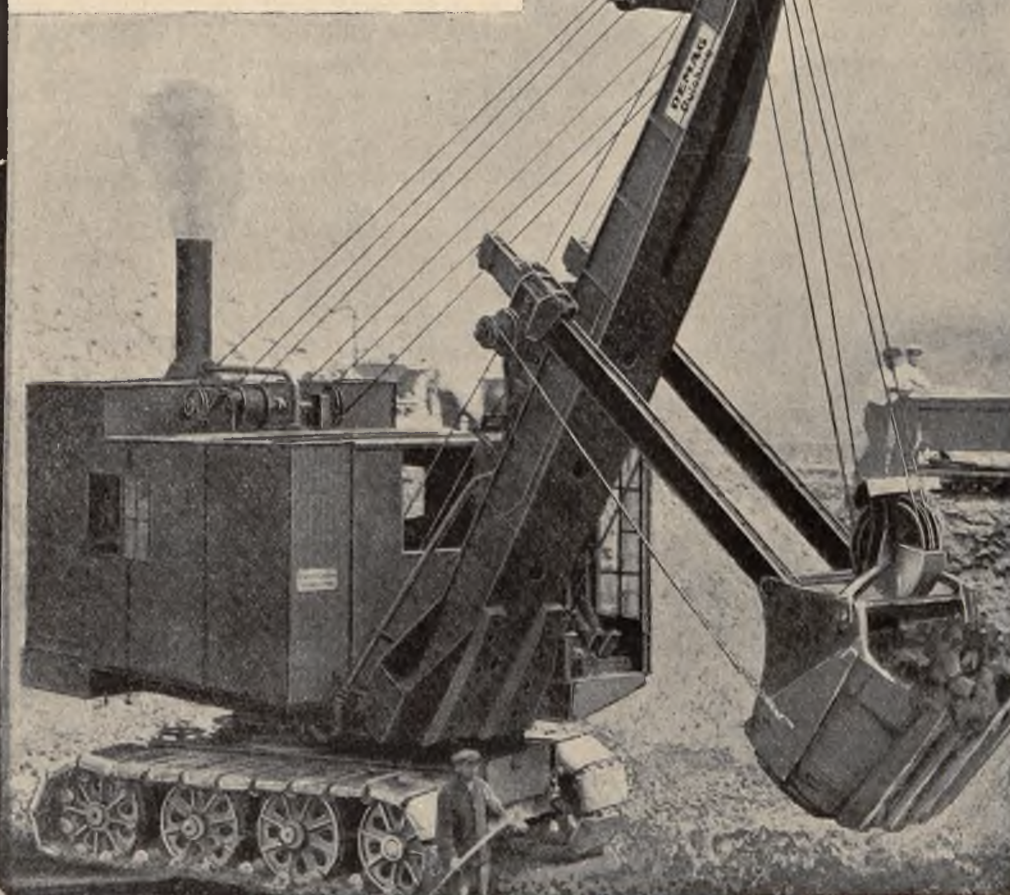
Unieruchomianie statków w Szwecji

ILOŚĆ unieruchomionych statków w Szwecji jest wciąż znaczna. Według informacji, podanych przez Szwedzki Związek Armatorów, w miesiącu sierpniu, unieruchomionych statków szwedzkich było 36 o pojemności 77.676 ton brutto (57 statków o 67.876 ton w tymże okresie roku ubiegłego). Jeśli zatem ilość statków unieruchomionych zmalała, to jednak suma tonażu unieruchomionego nieco się zwiększyła.



Uniwersalne bagry

z praktycznem, patentowanem, dwudźwigniowem sterowaniem. Różnorodność chwytów usunięta! Wykluczone błędne chwyty! Każda ręka spoczywa stale na jednej dźwigni! Sterowanie to włącza się tak łatwo jak przekładnie w samochodzie, dlatego wielka wydajność.



Demag

Wysokosprawne maszyny

dla budowy dróg, kanałów i kolei. Urządzenia i narzędzia pneumatyczne, urządzenia skrobaczkowe i transportowe, baby do bicia i wyciągania pali.

Dostawa krótkoterminowa lub ze składu.

Porady techniczne na życzenie.

PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ:

KONCERN MASZYNOWY Sp. Akc.

WARSZAWA, MARSZ. FOCHA 12, TEL. 610-08, 689-90. KRAKÓW, RYNEK GŁÓWNY 25, TEL. 140-15

Polska w Międzynarodowej Radzie Badań na Morzu

POLSKA już od 12 lat należy do Międzynarodowej Rady Badań Morza w Kopenhadze, gdzie ludzie nauki krajów europejskich, a ostatnio nawet St. Zjednoczonych i Kanady badają problemy mające m. in. także wielkie znaczenie praktyczne dla rybołóstwa morskiego. Badaniom podlegają Bałtyk, Kattegat, Skagerrak, Morze Północne oraz północna część Oceanu Atlantyckiego.

Stałym delegatem rządu R. P. oraz przewodniczącym delegacji polskiej jest profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego dr. Michał Siedlecki.

Ostatnie doroczne posiedzenie Międzynarodowej Rady odbyło się w Kopenhadze. Prace odbywały się w poszczególnych komisjach jak bałtycka, łososiowa, hydrograficzna, planktonowa, statystyczna, wydawnicza, morza Północnego i t. d.

Mimo, że Polska posiadała tylko dwóch delegatów prof. Siedleckiego i dr. Boguckiego, brała ona udział w ważniejszych komisjach. Przewodniczącym komisji łososiowej obrano prof. Siedleckiego, przez co Polska uzyskała miejsce w zarządzie rady. Ponieważ prof. Siedlecki opracowuje raport o łososiu europejskim, Polska została wprowadzona do ogólno-światowej międzynarodowej współpracy naukowej w sprawach morskich.

Duże zaciekawienie wzbudziły prace polskich specjalistów, dr. Boguckiego o wędrówkach płastug oraz prof. Dixona o składzie połowów szprotów i badaniach łososia.

Do praktycznych wyników polskich badań naukowych należy stwierdzenie, że około 16% połowionych szprotów drobnych odrzuca się, gdyż nie mogą być użyte dla celów handlowych. Środkami zaradczemi są odpowiednie wymiary oczek sieci. Dla ochrony łososi proponowano wydanie zakazu połowu sztuk poniżej 50 cm. długości. Do ciekawych rezultatów doszedł dr. Andersen na podstawie studjów nad rozmieszczeniem larw śledzi, przepowiadając zgóry dobre połowy w latach 1934/35, co się w rzeczywistości spełniło. Fakt ten świadczy o praktycznem znaczeniu naukowym badań rady.

S/S „Kościuszko" przechodzi na linję palestyńską

WZWIĄZKU z przeniesieniem S/S „Kościuszko" na linję palestyńską, zamierzone jest zainstalowanie na tym statku, ostatnio przebudowanym, nowych wielkich chłodni. W ten sposób statek zostanie przystosowany do warunków transportowych w klimacie ciepłym, gdyż będzie mógł przewozić poza dotychczasowym frachtem również tak bardzo w Palestynie poszukiwane polskie produkty żywnościowe. Będzie to miało wielkie znaczenie dla transportów mięsa, masła, jaj i piwa.

M/S „Piłsudski" wszedł w skład polskiej marynarki handlowej

DNIA 14-go września rano przy pięknej, pogodzie odbył się w Gdyni uroczysty moment poświęcenia bandery i przejęcia M/S „Piłsudski" przez władze polskie. Na uroczystość tę zjechały się do Gdyni tysiączne tłumy, w tem wielka ilość członków Ligi Morskiej i Kolonjalnej, oraz innych stowarzyszeń. Polonia gdańska itd. Ze sfer oficjalnych obecni byli: p. minister przemysłu i handlu Floyar-Rajchman, p. minister komunikacji inż. Butkiewicz, p. minister oświaty Jędrzejewicz, p. kierownik ministerstwa spraw wojskowych gen. Kasprzycki pp. wiceministrowie ks. Żongołłowicz, Doleżal, Bobkowski i Korsak, p. prezes Jan Piłsudski, gen. dyw. Orlicz-Dreszer, pp. admirałowie Świrski i Unrug, p. dyr. Łęgowski, wojewoda Kirtyklis, ppłk. Miedziński itd. Panna Jadwiga Piłsudska i p. Kazimierz Piłsudski asystowali przy ceremonji, przyczem córce Pierwszego Marszałka Polski zarząd linji żeglugowych Gdynia—Ameryka ofiarował pięknie wykonany album, oraz medale pamiątkowe wybite z okazji uruchomienia okrętu.

Na gustownie przybranym galą flagową pokładzie, biskup morski i pomorski ks. dr. Okoniewski odprawił nabożeństwo, poczem w kilku słowach wskazał na doniosłość chwili i pracę z Bożą pomocą wykonaną, a rokującą tak wielkie nadzieje. Wnet potem p min. Rajchman dał rozkaz podniesienia nowo poświęconej bandery, ta zaś wzbiła się dumnie na rufie, wśród oklasków, okrzyków i dźwięków hymnu narodowego. Skolei kpt. Stankiewicz doręczył posłowi portugalskiemu ziemię przeznaczoną na Sowiniec. Płomienne przemówienie o współpracy polskiego portu ze zbudowanym we Włoszech okrętem, wypowiedział charge d'affaires Italji, kończąc je okrzykiem „Niech żyje Polska". Przemawiali jeszcze—prezes rady linji Gdynia—Ameryka sen. Szuyski oraz Wacław Sieroszewski.

Przez cały czas postoju M/S „Piłsudski" w Gdyni, tłumy oblegały nabrzeża i tłoczyły się celem zwiedzenia statku. To ostatnie uprzystępnione było w jaknajszerszym zakresie staraniem zarządu linji i samej załogi. Wiele osób przybyło nawet z dalekich stron, a wrażenie było powszechne: nowy motorowiec jest chlubą całego narodu.

Nazajutrz, punktualnie o g. 17-ej podniesiono kotwice. M/S „Piłsudski" udał się w swą pierwszą podróż transatlantycką, zabierając pełny ładunek pasażerów, wśród których byli najwybitniejsi przedstawiciele świata politycznego, naukowego, literackiego, wojskowego, przemysłowego. Towarzyszyły mu daleko w morze statki przybrzeżne i motorówki, a także życzenia całego narodu polskiego.

Polska na morzu rośnie, krzepnie, potężnieje. Coraz dumniej powiewa bandera Białego Orła, coraz na dalsze sięga morza. Gdy skolei przyjdzie czas na rozbudowę naszej, dotychczas niewystarczającej, siły zbrojnej na morzu, będziemy mogli słusznie powiedzieć, że Polska i morze to już dwie rzeczy nierozerwalne, gwarantujące potęgę i bezpieczeństwo państwa, a wolność i dobrobyt narodu.

J. G.

Jakie inwestycje wykonano w sierpniu w porcie gdyńskim

W CIĄGU mies. sierpnia wykonano w porcie gdyńskim następujące inwestycje: W dziale hydrotechnicznym ukończono nawodną konstrukcję, pochłaniającą fale na molo Południowem na przestrzeni 108 m. Na nabrzeżach molo Południowego wykonano barjerę żelazną ogólnej długości 194 m. Dla basenu żaglowego wykonano 58 m. ściany nadwodnej nabrzeża o głębokości 4 m. 136 m., ramy odbojowej, 97 m. nadwodnej żelbetonowej konstrukcji falochronu Południowego i 47 m. nadwodnej żelbetonowej ścianki na konstrukcji, łączącej nabrzeże z brzegami. Dla falochronu wschodniego wykonano 177 m. betonowej nawierzchni z brukiem gruntowym i na przestrzeni 128 m. ukończono całkowicie falochron.

Roboty czerpalne wykonywano w basenie węglowym, basenie Prezydenta, w porcie rybackim oraz w kanale portowym. Ogółem wyczerpano 155.380 m.^{3} gruntu, z czego 124.252 m^3 wyrefulowano na tereny portowe, resztę zaś w ilości 31.128 m^3 mułu wywieziono do morza.

Z robót drogowych na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych ułożono 600 m^2 dyliny, zabrukowano 1100 m^2 placów między torami kolejowemi oraz wykonano 281 mb krawężnika betonowego. Przy magazynie Nr. 8 ułożono 15 m krawężnika i 95 m^2 bruku oraz 32 m^2 przejazdów przez tory kolejowe. Na ul. Rumuńskiej w strefie wolnocłowej wykonano 50 mb kanalizacji deszczowej, 25 szt. studzienek ściekowych oraz zabrukowano 2700 m^2 jezdni i wykonano schody na skarpie. Na węźle drogowym strefy wolnocłowej ułożono chodniki z płyt betonowych na przestrzeni 650 m^2. Na ul. Portowej ułożono 193 mb krawężnika, 100 mb kanalizacji deszczowej, 327 m^2 chodnika., 100 m^2 bruku oraz wykonano nowe schody betonowe na skarpie. Przy magazynie gospodarczym Urzędu Morskiego ułożono 700 m^2 bruku oraz między magazynem Nr. 8

i Cukroportem ułożono 100 m^2 przejazdów przez tory i 20 mb krawężnika betonowego. Przy magazynie „Emteha” wykonano 29 mb kanalizacji deszczowej 129 m^2 bruku.

W dziale wodociągów i kanalizacji przyłączono do portowej sieci instalację wodociągową magazynów f-my Pantarei oraz instalacje prowizoryczne na budowach elewatora zbożowego i magazynu Nr. 9. Ustawiono 2 studzienki czerpalne na ul Polskiej i Stanów Zjednoczonych.

W dziale budowli naziemnych, przy budowie magazynu Nr. 9 w strefie wolnocłowej wykonano fundamenty pod część budynku na długości 25 m. Przy budowie chłodni śledziowej na molo rybackiem wykonuje się palowanie po fundamenty. Budowa gmachu Urzędu Celnego jest już ukończona i rozpoczęto prace malarskie oraz tynkowanie. Przy budowie elewatora zbożowego na nabrzeżu Indyjskiem odbywa się próbne obciążanie pali i przygotowuje się deskowanie dla konstrukcji żelbetonowej. Budowa domu biurowego firmy Polskarob na molo węglowem jest wykończona. Wykonuje się roboty stolarskie i instalacyjne. Przy budowie magazynu i biur f-my Społem na ul. Polskiej odbywa się montaż konstrukcji dachowej. Przy budowie magazynu f-my Barcikowski na ul. Celnej róg Rotterdamskiej ustawia się konstrukcję żelazną.

Kierunki handlu zagranicznego Polski

UDZIAŁ krajów europejskich w wywozie Polski zwiększył się z 82,6% ogólnego wywozu w czerwcu do 83,6% w lipcu b. r., natomiast krajów pozaeuropejskich zmniejszył się z 17,4% do 16,4%. Równocześnie zanotowano wzrost udziału krajów europejskich w naszym przywozie z 60,7% ogólnego importu w czerwcu do 65,3% w lipcu i zmniejszenie—pozaeuropejskich z 39,3% do 34,7%.

Zmniejszenie odsetek udziału w wywozie z krajów Europy wykazują Niemcy (13,8% w lipcu wobec 16,1% w czerwcu), Austrja (4,7% wobec 5%), Belgja (4,1% wobec 4,5 %), Holandja (3,9 % wobec 4,0 %); zwiększenie odsetek udziału wykazują: Anglja (23,6 wobec 23,2%), Szwecja (5,9 wobec 4,4%), Danja (4,0 wobec 2,8%), Włochy (2,9 wobec 2,1%). Z krajów pozaeuropejskich spadek odsetek w eksporcie wykazują Stany Zjednoczone 5,0% w lipcu wobec 7,1% w czerwcu), Chiny i Argentyna (po 1,4% wobec po 1,6%). Wzrost udziału w wywozie nastąpił na rzecz Palestyny z 1,8% w czerwcu do 2,4% w lipcu b. r.

Wzrost udziału w przywozie Polski z krajów europejskich zanotowano w lipcu z Anglji (17,6% w lipcu wobec 12,9 w czerwcu), z Niemiec (14,3% wobec 14,0%), Jugoslawji (4,0% wobec 0,4%); zmniejszenie wykazują: Austrja (4,0 wobec 4,3%), Czechosłowacja (3,6 % wobec 4,5 %), Belgja (3,0% wobec 4,7%), Francja (3,7% wobec 4,6%), Holandja (3,0% wobec 3,5%). Z krajów pozaeuropejskich zmniejszony udział w przywozie naszym wykazują Stany Zjednoczone (14,9% w lipcu wobec 15,1% w czerwcu), Australja (2,7% wobec 4,7%), Argentyna (1,1% wobec 2,7%), natomiast wzrost—Indje angielskie (6,6% wobec 5,7%).

Wywóz węgla kamiennego w pierwszej połowie września

W PIERWSZEJ połowie września r b. wywieziono zagranicę 410 tys. ton węgla kamiennego, a więc o 5 tys. ton więcej w porównaniu z przeciętną za połowę sierpnia. Ponieważ jednak dni roboczych było 12 wobec 13 w ciągu połowy sierpnia, dzienna wysyłka wzrosła o 3 tys. ton do 34 tys. ton.

Według danych prowizorycznych zaczerpniętych z tyg. „Polska Gospodarcza” nr. 38, wysyłki na poszczególne grupy rynków przedstawiały się następująco: (w tys. ton—w nawiasie różnica w porównaniu z przeciętną za połowę sierpnia) środkowo-europejskie—59 (plus 13), skandynawskie 152 (plus 5), bałtyckie nie eksportowano, zachodnio-europejskie 83 (plus 21), południowo-europejskie 76 (minus 16), węgiel okrętowy—wykazuje spadek, Wolne Miasto Gdańsk—mniejwięcej na poziomie sierpniowego wywozu. Spadek wywozu na rynki południowo-europejskie spowodowany został trudnościami znalezienia odpowiedniego tonażu, jak również zwyżką frachtów do portów Morza Śródziemnego. Pomyślnie kształtował się wywóz do krajów środkowo-europejskich, wykazując wzrost do Austrji oraz spadek do Czechosłowacji. Na podkreślenie zasługuje wzrost wywozu do wszystkich krajów zachodnio-europejskich oraz skandynawskich z wyjątkiem Danji.

Przeładunek węgla w portach zmniejszył się w porównaniu z przeciętną za połowę sierpnia o 19 tys. ton do 364 tys. ton, przyczem w Gdyni przeładowano 264 tys. t. (minus 8 tys.), w Gdańsku zaś 100 tys. t. (minus 11 tys.).

Ulepszenie połączeń kolejowych z Gdynią

W NOWYM rozkładzie jazdy, obowiązującym od 2 września, przyśpieszono bieg dziennych pociągów pośpiesznych między Warszawą a Gdynią w sposób następujący: Pociąg N. 403, odchodzący dotychczas z Warszawy o g. 15.20, a przychodzący do Gdyni o g. 22.48, odchodzić będzie ze stolicy o 15.30, a przychodzić nad morze o g. 22.43, co czyni równe 15 minut zysku. Zysk ten będzie dla podróżnych bardzo korzystny, albowiem w Warszawie przybędzie 10 minut na zjedzenie obiadu, względnie załatwienie spraw bieżących, a w Gdyni przyjazd nastąpi nieco wcześniej, co ze względu na komunikację autobusową też nie jest bez znaczenia. Pożądanem byłoby doprowadzenie pociągu tego do Gdyni na równe wpół do jedenastej. Przy tej okazji skasowano zbędny zimą postój w Kolibkach-Orłowie, oraz skrócono postoje we Włocławku i w Toruniu. Wagon restauracyjny biegnie. jak dawniej, w całej trasie pociągu

Pociąg powrotny N. 404 opuszczać będzie Gdynię o g. 15.20 (zamiast 15.17) i przybywać do stolicy o g. 22.31 (zamiast 22.40). Tutaj zysk wynosi więc 12 minut. Jest-to najszybszy pociąg na dystansie Kutno — Warszawa (126 km), przebywa bowiem ten odcinek, łącznie ze skomplikowanym wjazdem na rozkopany z powodu robót dworzec główny stolicy — w ciągu 102 minut, czyli z szybkością średnią 75 km/godz., techniczną zaś bliską 90 km.

Oba pociągi na terenie dyrekcji toruńskiej rozwijają technicznie do 100 km na godzinę i uzgodnione są w Gdyni z wagonami motorowemi, obsługującymi Hel. Dzięki tym motowagonom czas jazdy: Gdynia—Hel, został skrócony z trzech godzin, na godzinę i trzy kwadranse.

Obecnie oczekuje się uruchomienia specjalnych pociągów transatlantyckich, uzgodnionych z przyjściem i odejściem m/s „Piłsudski” i m/s „Batory” — a przebywających przestrzeń Gdynia—Warszawa i odwrotnie w ciągu sześciu godzin z minutami, bez zatrzymania na terytorjum w. m. Gdańska i bez rewizji celno-paszportowej w Tczewie. Pociągi dostarczałyby podróżnych tego samego dnia z Gdyni i do Gdyni. przy bezpośrednim połączeniu z okrętami na dworcu morskim w Gdyni i zatrzymywałyby się po drodze tylko w Bydgoszczy Toruniu i Kutnie.

Rekordowy przeładunek w porcie gdyńskim

ZGODNIE z przewidywaniami, sierpień r. b. zaznaczył się w obrotach towarowych portu gdyńskiego nietylko poważnem ożywieniem, lecz również wzrostem globalnej sumy przeładunku do kolosalnej sumy, nigdy dotąd nienotowanej. Dzięki poważnemu wzrostowi przeładunku w porównaniu z analogicznym okresem r ub. i poważnemu ożywieniu obrotów, notowanemu w ostatnich miesiącach, jak również w związku z tem, że końcowe miesiące r. b. zaznaczą się niewątpliwie bardzo pokaźnemi sumami obrotów—spodziewać się należy, że globalna liczba roczna przeładunku w porcie gdyńskim okaże się w r. b. wyraźnie większa niż w r. ub., kiedy również stanowiła rekord.

Ogólny obrót towarowy w porcie gdyńskim wyniósł w sierpniu r. b. 768.914,2 ton, przyczem na eksport zamorski przypada 673.344,5 t , na import z za morza 81.109 t. i na obrót przybrzeżny 14.460,7 t. W porównaniu z lipcem r. b. ogólny obrót był większy o 126.079 t. (w eksporcie o 111.221,5 ton, w imporcie o 10.841.8 t. i w obrocie przybrzeżnym o 3.915,7 t.). W porównaniu z sierpniem r. ub. obrót globalny zwiększył się o 106.858,5 t.

Zaznaczyć należy, że dotychczasowy rekord obrotu miesięcznego w porcie gdyńskim—w marcu r. b.—wyniósł 714.485, 1 t Rekord ten został więc pobity o 54 429,1 t.

Rozmieszczenie przemysłu w Gdyni

POD przewodnictwem Komisarza Rządu mgr. Sokoła odbyła się konferencja w sprawie rozmieszczenia przemysłu Gdyni oraz zaopinjowania postulatów, wysuniętych przez Komisarjat Rządu w kwestji uprzemysłowienia Gdyni. W konferencji wzięli udział przedstawiciele Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, Izby Skarbowej w Grudziądzu, Urzędu Skarbowego w Gdyni, Urzędu Morskiego, Banku Polskiego, Banku Gospodarstwa Krajowego, Dowództwa Floty Wojennej, Rady Miejskiej, K. K. O. w Gdyni, Instytutu Bałtyckiego, Towarzystwa Budowy Osiedli, Rady Grodzkiej Rzemiosła, Stowarzyszenia Architektów R. P., Związku Inżynierów Lądowych i Wodnych, Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni, Zrzeszenia Przemysłowców Elektrotechnicznych na Pomorzu, Stowarzyszenia Właścicieli Nieruchomości w Gdyni i Rady Interesantów Portu.

Rozmieszczenie przemysłu oparto na tendencjach rozwojowych miasta. Znalazło ono wyraz w założeniach planu zabudowy Gdyni. Rozlokowanie ciężkiego przemysłu obejmie tereny, leżące po obydwuch stronach przyszłego kanału przemysłowego, czyli od granic obecnych terenów portu drzewnego, aż do drogi Pogórskiej. Po obydwu stronach tego pasa w kierunku północnym na Oksywiu, Obłużu i Pogórzu oraz w kierunku zachodnim na Chylonji, Cisowej i Grabówku zostaną stworzone dzielnice robotnicze, celem związania robotnika z jego dzielnicą pracy. Przemysł nieszkodliwy dla zdrowia, nietamujący ruchu i niepsujący estetyki miasta, a związany swą pracą z pasem ciężkiego przemysłu, zostanie rozlokowany wzdłuż szosy gdańskiej na przydzielonych terenach Grabówka, Chylonji i Cisowej. W centrum, czyli t. zw. „City" przewidziany jest pas po obu stronach łuku, utworzonego przez trasę kolejową między przejazdami ulicy 10 Lutego a ul. Marszałka Piłsudskiego, który zostaje przeznaczony pod dzielnicę handlowo-administracyjną. Niżej, przy szosie gdańskiej, oraz torach kolejowych, przewiduje się ulokowanie nieszkodliwego przemysłu dla zakładów zatrudniających powyżej 20 robotników, zaś zakłady małe przemysłu nieszkodliwego, zatrudniające do 20 robotników, będą mogły powstawać na całym terenie miasta, za wyjątkiem dzielnic ściśle mieszkaniowych. Założenia Komisarjatu Rządu w rozmieszczeniu przemysłu zostały uznane przez obecnych na konferencji za słuszne.

Związek Właścicieli Nieruchomości, nie negując słuszności rozwiązań, zobowiązał się w najbliższym czasie przedłożyć opracowane przez Związek wnioski, dotyczące rozmieszczenia przemysłu.

Przedstawiciele Rzemiosła wystąpili z dezyderatem przyjścia z pomocą przez miasto w sprawie terenowej dla rzemiosła, co podniesie ich wartości kredytowe i ułatwi walkę z nieracjonalnie prowadzonym rzemiosłem, które obecnie jest jedną z największych bolączek Gdyni.

Komisarz Rządu wysunął konkretne sposoby wykorzystania ustawy z 1927 r., dotyczącej popierania rozwoju i rozbudowy miasta i portu w Gdyni, a przedewszystkiem sprawy kredytów z funduszu budowlanego dla zakładów przemysłowych, oraz sprawy zwolnień podatkowych, wynikających z tej ustawy.

Zebrani wypowiedzieli opinję, iż w celu uproszczenia i przyspieszenia procedury zwolnień podatkowych, byłoby pożytecznem powołanie specjalnej komisji, w skład której weszliby przedstawiciele Komisarza Rządu, Urzędu Morskiego, Izby Przemysłowo-Handlowej, oraz Banków Państwowych, a która to komisja opinjowałaby wnioski dotyczące zwolnienia z podatków, opierając się na znajomości terenu i mogąc objektywnie ocenić wartość danego objektu, co niewątpliwie przyczyniłoby się do rozwoju przemysłowego Gdyni, oraz usunęłoby rozpowszechnianą opinję, jakoby zwolnienie podatkowe otrzymują wyłącznie firmy osiadłe w porcie.

Na zakończenie Komisarz Rządu zakomunikował zebranym, że przystąpiono do rewizji obowiązujących taryf za siłę, światło i wodę, aby w ten sposób przyczynić się do zniżki kosztów handlowych objektów gospodarczych Gdyni, co zaś dotyczy ulg terenowych dla osiadającego w Gdyni przemysłu, to Komisarz Rządu, przyrzekł zastosować w granicach możliwości posiadanych zapasów terenów odpowiednią politykę umożliwiającą rozwój nowopowstających objektów przemysłowych.

Nowy układ taryf towarowych P. K. P.

UKOŃCZONE niedawno prace nad rewizją Taryfy towarowej P. K. P objęły również formę zewnętrzną wydawnictw taryfowych, która okazała się niepraktyczną. Taryfa towarowa — jako twór, podlegający ciągłym zmianom naskutek fluktuacyj życia gospodarczego—powinna posiadać układ, pozwalający na łatwość zastępowania uchylonych przepisów nowemi. Temu wymaganiu czyni zadość obecna reforma, wyodrębniając t. zw. dotychczas taryfy wyjątkowe w tomy, zbroszurowane w sposób, ułatwiający wyjmowanie kartek z taryfami zmienianemi i zastępowanie ich nowemi.

Jeżeli chodzi o nomenklaturę taryf — to wprowadzono następujące zmiany: zarzucono nazwę „taryfa normalna", zastępując ją nazwą „taryfa zasadnicza"; dotychczasowym taryfom wyjątkowym dano nazwę „taryfy specjalne", gdyż taryfy te mają odpowiadać specjalnym warunkom obrotu danego towaru; nazwę „taryfa wyjątkowa" przeznaczono dla taryf o charakterze istotnie wyjątkowym, t. zn. dla taryf czasowych, ustalanych dla osiągnięcia pewnych ściśle określonych celów kolejowych lub gospodarczych. Taryfy wyjątkowe po spełnieniu swego celu znikałyby automatycznie, a gdyby musiały być przedłużane na czas nieokreślony—przechodziłyby do odpowiednich grup taryf specjalnych; nowe taryfy wyjątkowe zastąpią obecne taryfy „aneksowe".

Część I A taryfy, zawierająca regulamin przewozu towarów, nie była objęta rewizją. Zmianom uległ natomiast układ części I B taryfy przez włączenie obecnego zeszytu I a części II, zawierającego ogólne prawidła obliczania przewoźnego, tabelę opłat zasadniczych klas taryfowych i postanowienia reekspedycyjne. Wobec tego nowa część I B taryfy będzie zawierać 4 rozdziały: 1) postanowienia taryfowe, 2) klasyfikację towarów, 3) ogólne prawidła obliczania przewoźnego wraz z tabelą zasadniczych klas taryfowych i 4) opłaty dodatkowe.

Część II taryfy będzie składała się z następujących zeszytów: zeszyt 1 zawierać będzie taryfy specjalne na przewóz towarów wewnątrz kraju, na import i na eksport przez lądową granicę; zeszyt 2 obejmie taryfy specjalne na import i eksport przez porty polskiego obszaru celnego oraz szereg przepisów taryfowych, dostosowanych do specjalnych warunków pracy w portach, jak również wykaz opłat dodatkowych, pobieranych przez kolej na stacjach portowych; zeszyt 3 obejmie taryfy tranzytowe zarówno przez granice lądowe, jak i przez porty polskiego obszaru celnego; zeszyt 4 będzie zawierał taryfy wyjątkowe dla wszelkich komunikacyj. W każdym z pierwszych dwuch zeszytów części II będą taryfy specjalne zgrupowane w działy, oznaczone—tak, jak i obecnie—dużemi literami n. p. A — płody rolne i roślinne, B—zwierzęta żywe i ryby i t. d.

Nowa taryfa, jak to wyjaśnia tyg. „Polska Gospodarcza" zeszyt 35, przewiduje pewne przegrupowania zarówno w działach, jak i pomiędzy działami. Nowy układ grupuje na początku: płody rolne, roślinne i hodowlane, dalej—wytwory przemysłu rolnego i nawozy sztuczne, następnie przychodzi do drewna, później do przemysłu papierniczego, w dalszym ciągu idą materjały budowlane z wyłączeniem drewna, sól i produkty chemiczne, węgiel i jego pochodne, ropa naftowa i jej pochodne, surowce i wytwory przemysłu hutniczego i metalurgicznego. Na końcu zgrupowane będą taryfy dla wytworów przemysłowych, niemieszczących się w żadnej z grup poprzednich.

Sprawa zniesienia ograniczeń przy imporcie do Estonji

KOMISJA handlowo-przemysłowa, istniejąca przy Ministerstwie Gospodarki, wypowiedziała się na odbytem w tych dniach zebraniu, za zniesieniem ograniczeń przywozowych dla szeregu artykułów przemysłowych oraz towarów codziennego użytku. Chodzi tu głównie o towary galanteryjne, przybory fotograficzne, broń i materjały strzelnicze, tapety, szczotki, drut kolczasty, gwoździe, sodę, esencję octową, niektóre gatunki farb, konserwy rybne i t. d.

Wymiana handlowa polsko-fińska

OGŁOSZONA ostatnio oficjalna statystyka handlu zagranicznego Finlandji za rok 1934 zawiera dane, odnoszące się do obrotów handlowych z Polską i ich struktury towarowej.

Ogólna wartość importu z Polski do Finlandji, wyniosła 131.639 tys. fińskich marek, ogólna wartość eksportu do Polski 7.418 tys. Fmk, saldo zaś obrotów było dla Finlandji ujemne i wynosiło 124.221 tys. Fmk. Obroty handlowe polsko-fińskie wykazują zatem ogromną przewagę eksportu z Polski do Finlandji nad importem i odznaczają się pozatem dużą stałością, gdyż w r. 1933 wartość importu Finlandji z Polski wynosiła 131,6 milj. Fmk, wartość eksportu 7,6 milj. Fmk, saldo zaś ujemne dla Finlandji—124,1 milj. Fmk. W r. 1934 udział Polski w imporcie fińskim stanowił 2,75% i w roku tym zajmowała Polska 9-e miejsce wśród dostawców Finlandji; udział Polski w eksporcie wynosił zaledwie 0,12%.

Najważniejszemi towarami, importowanemi przez Finlandję z Polski w r. 1934 były węgiel (35.205 tys. Fmk.) otręby pszenne (18,004 tys. Fmk.), cukier (17.377 tys. Fmk), otręby żytnie (13,707 tys. Fmk.), żyto (8,357 tys. Fmk.), soda kalcynowana (7.943 tys. Fmk.) i saletra (6.037 tys. Fmk.).

Według ogłoszonej ostatnio urzędowej statystyki handlu zagranicznego Finlandji w okresie od stycznia do lipca b. r. ogólna wartość importu Finlandji wyniosła 2,894 milj. Mk. fin., ogólna wartość eksportu 3.087 miljn. Mk. fin. Finlandja miała w tym czasie saldo dodatnie w wysokości 193 milj. Mk. fin.

W omawianym okresie import towarów polskich do Finlandji wynosił 65 miljn. Mk. fin. (80 miljn. Mk. fin. w analogicznym okresie r. ub.), eksport do Polski 5 miljn. Mk. fin. (4 miljn. Mk. fin.). Polska w handlu z Finlandją miała saldo dodatnie w wysokości 60 miljn. Mk. fin (77 miljn. Mk. fin w tym samym okresie czasu r. ub.).

Brak towarów w Gdańsku

WOBEC reglamentacji przywozu towarów z Polski, wprowadzonej przez senat gdański, gdańskie firmy kupieckie odczuwają brak towarów. Gdańskie władze nie wydają pozwoleń na przywóz: wyrobów włókienniczych i dzianych, krawatów, parasolek, gorsetów, szelek i t. d., dążąc do tego, aby artykuły te były dostarczane przez przemysł niemiecki. Pismo gdańskie stwierdza, że przedsiębiorstwa gdańskie mogą pokryć zaledwie 10—15% zapotrzebowania Wolnego Miasta na te artykuły. Pozatem nie mogą one udzielać żadnych kredytów i sprzedają swoje wyroby po cenie prawie o 100% wyższej, niż firmy polskie.

Możliwości tranzytu towarów tureckich przez Polskę i Gdynię

TURCJA dąży do uniezależnienia swego wywozu od tranzytu przez Trjest i od żeglugi włoskiej. Głównym punktem przeładunkowym towarów tureckich, wywożonych do krajów środkowej Europy, ma być—według zawartej między Turcją a Rumunją umowy—port rumuński Constanza. Ponieważ w komunikacji między Constanzą a portami polskiego obszaru celnego istnieją dogodne połączenia, a polsko-rumuńska taryfa portowa zapewnia duże korzyści w przewozie, umożliwi to wymianę towarową między Turcją a krajami bałtyckiemi—Skandynawją i Anglją przez Gdynię.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za m. sierpień i I połowę września Polskiej Agencji Morskiej

NA gdyńskim rynku frachtowym dał się odczuć w końcu sierpnia brak tonażu, szczególnie jeśli chodzi o transporty mające być ładowane w krótkim czasie. Sytuacja ta tłomaczy się zwiększonemi załadunkami w portach Anglji, krajów skandynawskich i bałtyckich. W związku z tem tendencja dla frachtów głównie pod koniec sierpnia i w początku września była zwyżkowa. Podaż ładunków specjalnie drzewa i zboża była stosunkowo niewielka.

Anglja:

Przy eksporcie drewna do Londynu w początku sierpnia płacono sh 28 — za std. D. B. B. na warunkach Baltwood net. Pod koniec miesiąca, jak również w początkach września, w związku z ogólną sytuacją na rynku frachtowym płacono już nieco wyższe stawki.

Belgja:

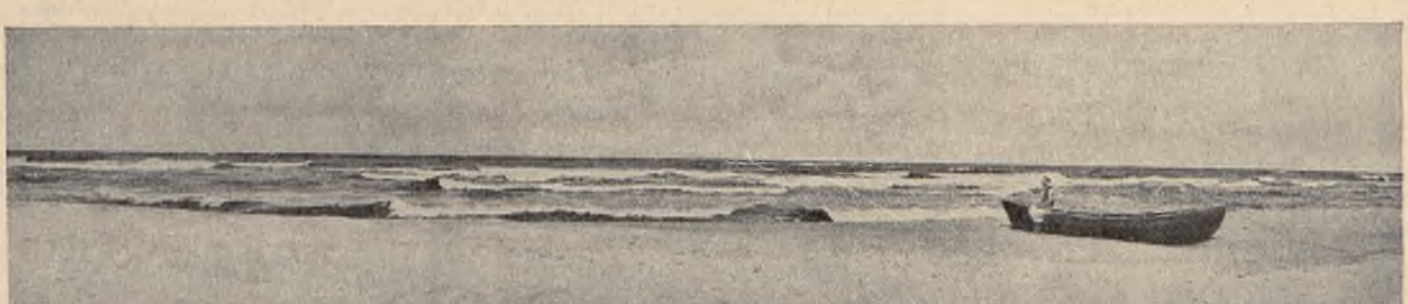
Poza statkami linjowemi zafrachtowano szereg statków trampowych, przeważnie niemieckich, pod ładunki mieszane głównie zboża i drzewa. Za zboże ciężkie luzem płacono sh 3.9 w złocie za 1000 kg. podczas gdy za owies płacono sh 4.3 w złocie za 1000 kg. Stawki, płacone za drzewo, pozostały na dotychczasowym poziomie.

Holandja:

Eksport do Holandji nie wykazał większych zmian i towary, pojawiające się na rynku, były prawie wyłącznie ładowane na statki linjowe na. dotychczasowych warunkach.

Danja:

Eksport zboża polskiego do Danji w okresie sprawozdawczym znacznie spadł, wskutek wprowadzenia ceł importowych. Wiadomo, pozatem że Danja zakupiła w Niemczech około 10.000 to. zboża, przez co zapotrzebowanie na zboże, pochodzenia polskiego, zmalało. Stawki, płacone za drobne partje, wysyłane statkami motorowo-żaglowemi z Gdańska do dobrego portu duńskiego położonego nie bardziej na północ, jak Aarhus wynosiły Rmk. 4.25, wykazując tendencję zwyżkową.





● PORT PUCKI WŁASNOŚCIĄ SKARBU PAŃSTWA.

Port rybacki w Pucku, który był dotychczas własnością miasta, został przekazany przez zarząd miejski na własność skarbu państwa.

● USPRAWNIENIA ORGANIZACYJNE W PORCIE.

Na posiedzeniu Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, szczegółowo przedyskutowano i przyjęto tekst przepisów, dotyczących stwierdzenia wagi i ustalania ilości towarów przez zaprzysiężonych wagowych i talimanów. Przyjęcie przepisów wprowadzi znaczny postęp w organizacji rzeczoznastwa portowego w zakresie ważenia i liczenia towarów, bowiem tworzy zasadniczy podział funkcji ważenia i liczenia towarów. O ile pierwsza funkcja dla nabrania siły dowodu prawnego wymagać będzie czynności zaprzysiężonych wagowych, o tyle druga takiego zaprzysiężenia nie wymaga. Pozatem. dla nadania większego znaczenia czynności ważenia towarów w porcie, przepisy przewidują zaprzysiężenie również i pomocników wagowych. którymi w zakresie techniki ważenia pod swym nadzorem wagowi będą mogli się wyręczać. Pozatem Izba będzie rejestrowała pomocników talimanów. Przepisy szczegółowo i dokładnie ustalają również i sam sposób wykonywania czynności wagowych i talizmanów, wykluczając między innemi możność wystawiania przez wagowych specjalnych zaświadczeń co do jakości towarów. Pozatem przepisy wzmacniają kontrolę Izby nad wykonaniem swych czynności przez wspomniane osoby. Spodziewać się należy, że przepisy znacznie przyczynią się do usprawnienia fukcjonowania tego ważnego działu w porcie gdyńskim.

● ZABUDOWANIE NOWEGO MOLO.

Rozplanowanie zabudowania nowopowstałego molo jest w opracowaniu i przewiduje na cyplu budowę Pomnika Zjednoczenia Ziem Polskich, zaś na samem molo, budowę przystani Żeglugi polskiej i pawilonów Yacht-Klubów. Wzdłuż molo biec będzie ulica oraz plantacje dekoracyjne. Prace hydrotechniczne przy przystosowaniu basenu żaglowego dla yachtów są też na ukończenie i basen zostanie oddany do użytku Yacht-Klubów jeszcze w roku bieżącym.

Pomnik Zjednoczenia zaprojektował inż. arch. W. Tomaszewski.

● EGZAMINY W SZKOLE MORSKIEJ.

W Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni odbyły się egzaminy dyplomowe. Wydział. nawigacyjny ukończyli: Andryszek Czesław, Chudecki Alfred, Boniecki Józef, Hiller Edward, Hulanicki Roman, Kowalewski Jan, Kozłos Mirosław, Stempkowski Stefan, Studnicki Stanisław, Sznage Jan, Dereziński Józef i eksternista Ossowski Jerzy, a wydział mechaniczny: Forkiewicz Jan, Ładyński Józef, Nowak Jan, Ochimowski Ryszard. Piotrowski Tadeusz, Pawlak Stanisław, Pluta Władysław, Rewkiewicz Jacek, Staszewski Edward, Stefanowski Jerzy, Terlikowski Bolesław, Zachurzok Jan, oraz dwaj eksterniści Jankielewicz Zygmunt i Liess Eugenjusz.

● URUCHOMIENIE NOWEJ LINJI „ŻEGLUGI POLSKIEJ".

„Żegluga Polska" uruchomiła nową linję na trasie Gdynia — Ryga — Liepaja — Kłajpeda. Statki kursować będą narazie dwa razy w miesiącu. Linja ta ma dusze widoki rozwoju. Z braku własnego odpowiedniego statku „Żegluga Polska" zafrachtowała szwedzki statek „Falken" o nośności 500 t. Jest to typ najbardziej rozpowszechniony w międzyportowych obrotach na Bałtyku.

● LINJA KŁAJPEDA — GDYNIA — ANTWERPJA.

Do Urzędu Morskiego została zgłoszona przez Polską Agencję Morską nowa regularna linja, która będzie utrzymywała w tygodniowych odstępach komunikację na trasie Kłajpeda—Gdynia—Antwerpja.

● RYBACY POLSCY NABYWAJĄ KUTRY MORSKIE.

Rybak Paweł Hallman z Helu nabył w Danji nowy duży kuter morski, który ma 12,77 m. długości 4,6 m. szerokości i 1,7 m. zanurzenia. Kuter posiada 50-konny motor Diesel-Deutz. Cena kupna wynosi 23.400 zł. Gotówką rybak uiścił 16,200 zł. zaś resztę ma spłacić w ciągu kilku lat.

● ROBOTY PRZY CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ W GDYNI.

Roboty przy budowie chłodni śledziowej w Gdyni prowadzone są obecnie na dwie zmiany. Ukończenie robót przy stawianiu pali jest obliczone na koniec października.

Nowo-budująca się chłodnia śledziowa będzie trzech piętrowa i jest obliczona na blisko 5.000 ton, czyli jednorazowo można będzie złożyć około 5 miljonów kilogramów śledzi.

● RYBNA HALA TARGOWA.

Celem usunięcia dotychczasowych niesanitarnych warunków sprzedaży ryb morskich na rynku Gdyńskim, co bezsprzecznie tamowało rozwój konsumcji, Morski Instytut Rybacki przy pomocy Komisarjatu Rządu wybudował nowoczesną halę targową na 20 stoisk.

● MAGAZYN ŚLEDZIOWY W GDYNI BĘDZIE GOTOWY W TYM ROKU.

Morski Instytut Rybacki powierzył budowę nowego magazynu śledziowego miejscowej firmie budowlanej. Magazyn stanie na nabrzeżu Angielskiem w pobliżu zabudowań firmy Polmin. Zostanie on oddany do użytku w końcu r. b., co umożliwi składowanie śledzi z połowów w nadchodzącym sezonie i poważnie zwiększy znaczenie gdyńskiego portu rybackiego.

● PAKOWANIE ŚLEDZI W GDYNI.

W związku z pomyślnie rozwijającemi się polskiemi połowami śledzi na Morzu Północnem w porcie rybackim w Gdyni zorganizowano fachowe przepakowywanie śledzi. nad czem już pracuje 60 ludzi pod kierownictwem 2-ch instruktorów holendrów— zaś przy produkcji beczek jest zatrudnionych 25 bednarzy.

● ORGANIZOWANIE NOWEJ SPÓŁDZIELNI RYBACKIEJ.

Właściciel najstarszej polskiej wędzarni ryb w Gdyni i jeden z pionierów wędzarnictwa na naszem wybrzeżu, rybak Józef Kąkel, przystąpił do zorganizowania nowej spółdzielni rybackiej.

● SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM.

Sytuacja na rynku śledziowym w dalszym ciągu jest mocna. Sezon angielskich połowów śledzi szkockich zakończył się, wykazując znaczną poprawę w stosunku do roku ubiegłego. Ogółem zasolono 608 tys. dużych beczek podczas gdy w zeszłym roku tylko 426 tys. beczek. Połowy śledzi islandzkich zupełnie nie dopisały. Na matjasy zasolono zaledwie kilka tysięcy beczek, resztę zaś przyprawiono korzeniami i t. p. Do Gdyni nadszedł pierwszy transport islandzkich matjasów w ilości 1260 dużych beczek i 220 połówek. Pozatem nadeszło 985 beczek śledzi norweskich, 349 beczek śledzi jarmuckich, 300 skrzyń zamrożonych śledzi i 50 skrzyń zamrożonych makreli, oraz 580 kantjes (beczek morskich) śledzi, pochodzących z naszych połowów na Morzu Północnem.

● NOWY HOLOWNIK ŻEGLUGI POLSKIEJ.

„Żegluga Polska" zamówiła w Stoczni Gdańskiej duży holownik, który będzie posiadał 33 m. długości i 8,20 m. szerokości oraz motor o sile 750 km. Holownik będzie rozwijał szybkość 11 węzłów. Będzie on zaopatrzony w przeciwlodowe wzmocnienia oraz najnowsze urządzenia przeciwpożarowe i ratownicze. Termin wykonania został wyznaczony na koniec marca 1936 r.

● POŁOWY RYB MORSKICH.

W połowach nabrzeżnych złowiono w sierpniu ogółem 168,8 tys. kg. Z tej liczby na poszczególne miejscowości wybrzeża przypada: na Hel 50,9 tys. kg., Gdynię 62,3 tys. kg.. Jastarnię—Wielką Wieś 23,6 tys. kg., Chłapowo—Karwię 7,8 tys. kg., Puck i wioski zatoki 24,1 tys. kg. Najwięcej złowiono (w tys. kg.): storni—101,4, węgorzy—15,3, zimnicy — 12,7, wątłuszy 11,3, węgorzyc—7,6. W porównaniu z lipcem połowy zmniejszyły się o 25,5 tys. kg.

W ciągu pierwszych 8-miu miesięcy br. ogólna ilość połowów wyniosła 8.468,7 tys. kg.

● OBROTY RYBNE W GDYNI.

Obroty rybne w porcie Gdyńskim w sierpniu osiągnęły nienotowany dotąd wynik 4.103.000 kg. z czego przypada na port

handlowy 634.000 kg., na port rybacki 3.469.000 kg. Z obrotu portu rybackiego przypada na połowy przybrzeżne 62.000 kg., na połowy dalekomorskie 323.000 kg. i na import 3.084.000 kg. Z portu rybackiego wyszło 248 wagonów śledzi, z czego wgłąb kraju 229 wag. do Gdańska 15 wag. i do Rumunji 4 wag.

● OBROTY PORTU RYBACKIEGO W GDYNI.

W pierwszej połowie września do portu rybackiego w Gdyni przywieziono 3.024 dużych beczek i 606 połówek, zawierających śledzie. W tej liczbie na połowy własne przypada 1.444 dużych beczek. Załadowano i wysłano z portu koleją 97 wagonów śledzi solonych.

● PRZEWOZY STATKÓW POLSKO-BRYTYJSKIEGO TOWARZYSTWA OKRĘTOWEGO.

Statki Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły w sierpniu r. b. ogółem 10.343 t. towarów i 49 koni. Z ogólnej liczby przypada na eksport 8.207 t. i 49 koni, na import zaś 2.136 t.

● PRACA STATKÓW „ŻEGLUGI POLSKIEJ" W SIERPNIU.

Statki „Żeglugi Polskiej" przewiozły w sierpniu 48,914 ton ładunku, z czego przypada na eksport 29,335 t., na import zaś 19,579 t.

● ŻOŁĄDEK M/S „PIŁSUDSKI".

M/S „Piłsudski" w pierwszej swej podróży z Triestu do Gdyni zużył na zaprowiantowanie pasażerów następujące ilości artykułów: 70.000 jaj, 9.000 kg. mięsa, 6.000 sztuk różnego drobiu, 1.400 kg. wędlin, 7.000 kg. różnych kompotów, 6.000 owoców, 1.000 kg. serów, śmietanki i śmietany, 1.000 puszek skondensowanego mleka, 3.000 kg. cukru, 400 kg. herbaty i kawy, 600 kg. różnych przypraw, 800 beczek piwa, 3.000 butelek lemonjady, 2.600 butelek różnych win i wódek oraz 140.000 papierosów. Liczby te aż nadto wymownie mówią same za siebie.

● WYCIECZKA POLSKA Z AMERYKI.

S/S. „Pułaski" przywiózł do Gdyni wycieczkę z Klubu Wielkopolan, Ślązaków i Pomorza ze Stanów Zjednoczonych. Wycieczkowcy przywieźli ze sobą ziemię na kopiec Marszałka Piłsudskiego, pochodzącą z 48 Stanów Ameryki Północnej. Ziemię pobrano z miejsc historycznych jak Groby Linkolna i Waszyngtona, z ważniejszych miejsc pobytu Kościuszki i Pułaskiego, miast i miejscowości o nazwach polskich, z Alaski, Wysp Hawajskich i innych. Ziemia narazie zostanie zdeponowana w Zarządzie Głównym Światowego Zw. Polaków przez prezesa Klubu p. Piskorskiego, który przywiózł ze sobą pisma 48 gubernatorów St. Zj. Am. Północnej, stwierdzające, że ziemie tę Stany składają na kopiec Marszałka Piłsudskiego. Jest to pierwsze wydarzenie w historji, aby cały kraj zagraniczny uczcił w tak doniosły sposób pamięć bohatera narodowego innego kraju.

● ZJAZD ELEKTRYKÓW POMORSKICH.

W Gdyni odbył się Zjazd Elektryków Pomorskich, w którym wzięło udział około 80 osób. Zjazd powołał do życia Zrzeszenie Przemysłowców Elektrotechnicznych.

● BRAK MIESZKAŃ W GDYNI.

Mimo wielkiego tempa rozbudowy Gdyni w dalszym ciągu odczuwa się dotkliwy brak mieszkań, a przedewszystkiem mieszkań dostępnych dla urzędników i pracowników państwowych. Kwestja mieszkaniowa jest jednem z najbardziej palących zagadnień Gdyni. W związku z tem w Komisarjacie Rządu odbyła się konferencja z przedstawicielami nauczycielstwa, urzędników skarbowych, pocztowych i kolejowych w sprawie budowania mieszkań dla urzędników i funkcjonarjuszów państwowych. Komisarz Rządu postanowił wystąpić do Tow. Osiedli Robotniczych w Warszawie z motywowanemi wnioskami o przydzielenie odpowiednich kredytów, celem zrealizowania planu budowy tanich mieszkań dla sfer urzędniczych.

● KURS PRZESZKOLENIA URZĘDNIKÓW AKCYZOWYCH W GDYNI.

W obecności podsekretarza stanu w Min. Skarbu p. Wernera, przedstawiciela komisarza Rządu, dyr. Urzędu Morskiego—inż. Łęgowskiego, przedstawicieli Izby Skarbowej oraz Urzędu Celnego w Gdyni dokonano w Gdyni zamknięcia wyższego kursu przeszkolenia urzędników akcyzowych. Kurs ukończyło 87 słuchaczy, przyczem 20 z wynikiem bardzo dobrym. Wicemin. Werner podkreślił w przemówieniu znaczenie specjalnego przygotowania urzędników na tak trudnym odcinku gospodarki państwowej oraz wskazał na konieczność należytego ustosunkowania się do współobywateli i godnego reprezentowania czynnika urzędowego.

● OŻYWIENIE W RUCHU BUDOWLANYM NA POLSKIEM WYBRZEŻU MORSKIEM.

W większej części kąpielisk nadmorskich ruch budowlany trwa nadal w przyśpieszonem tempie. Wykańczane są wille i pensjonaty. Największy ruch budowlany na półwyspie Helskim wykazuje Jurata, a nad otwartym Bałtykiem — Jasny Brzeg.

● WYSTAWA PRZEMYSŁOWO-RZEMIEŚLNICZA W GDYNI.

Wystawa Przemysłowo-Rzemieślnicza w Gdyni, trwała 2 miesiące. Ogółem w Wystawie brało udział 224 wystawców, z czego 114 otrzymało nagrody. W ciągu trwania Wystawy zwiedziło ją około 100 tysięcy osób. Koszty administracyjne wyniosły zaledwie 8% budżetu Wystawy.

● ZWROTY RÓŻNICY NALEŻNOŚCI CELNYCH.

W Nr. 202 „Monitora Polskiego" z dn. 4 września ukazało się zarządzenie ministra Skarbu z dn. 29 sierpnia br. w sprawie upoważnienia Dyrekcyj Ceł i Urzędu Celnego w Gdyni do zarządzenia zwrotów różnicy należności celnych, powstałych wskutek dodatkowego zastosowania cła zniżonego lub zwolnienia od cła.

● SPADEK PRZEŁADUNKU W PORCIE GDAŃSKIM.

W sierpniu b. r. przeładunek towarów w porcie gdańskim wynosił (w tonach—w nawiasie liczby za sierpień r. ub.) :w imporcie 84.927,0 (93.068,9) w eksporcie 360.210,1 (458.115,4). Z cyfr tych widać, że przeładunek towarów w porcie gdańskim w miesiącu sierpniu zmniejszył się w porównaniu z analogicznym miesiącem r. ub. o 9% w imporcie, a około 20% w eksporcie.

W okresie od stycznia do sierpnia b. r. przeładunek towarów w porcie gdańskim przedstawiał się następująco :(w tonach — w nawiasach dane za ten sam okres r. ub.): import 446.728 (389.936), w eksporcie 2.778.802 (3.776.399). Z zestawienia tego wynika, że eksport towarów z Gdańska w okresie pierwszych 8-u miesięcy b. r. wykazuje znaczny spadek w stosunku do tego samego okresu czasu r. 1934.

● LINJA OKRĘTOWA „BALTIC LINE" LIKWIDUJE REJSY DO GDAŃSKA.

Jak słychać, linja okrętowa Baltic Line, która utrzymywała dotąd regularne rejsy do Gdańska, zdecydowała się począwszy od drugiej połowy b. m. zaprzestać wysyłania okrętów do Gdańska, tłumacząc swój krok brakiem frachtów, zanotowanym ostatnio w związku z reglamentacją dewizową w Wolnem Mieście.

● IMPORT RYB PRZEZ GDAŃSK.

W sierpniu przywieziono do Polski z Gdańska (w tys. kg.) 8,2 — ryb świeżych i wędzonych oraz 57,2 — różnych konserw rybnych.

● RUCH OKRĘTOWY W PORCIE GDAŃSKIM.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim wyniósł w sierpniu r. b. na wejściu 439 statków o poj. 251.747 trn., na wyjściu zaś 458 jednostek o poj. 240.207 trn. W lipcu r. b. zanotowano: na wejściu 478 statków i 241.303 trn., na wyjściu 473 statków i 245.961 trn., natomiast w sierpniu r. ub. odpowiednio 490 statków o poj. 285.270 trn. oraz 487 statków i 271.023 trn.

● DYREKTOR PORTU FINLANDZKIEGO OPISUJE WALORY GDYNI.

Dyrektor portu w Wyborgu Eerikäinei, który bawił niedawno w Gdyni, opisuje na łamach „Kariala" swe wrażenia z pobytu w Polsce i podkreśla wielkie walory techniczne i handlowe portu polskiego. Dyr. Eerikainei podnosi również wyjątkową gościnność, z jaką podejmowano w Polsce delegację fińską.

● IMPORT DRZEWA POLSKIEGO DO GRECJI.

Na podstawie porozumienia ministra Skarbu i Gospodarki Narodowej Grecji został dozwolony przywóz drzewa polskiego bez potrzeby uzyskiwania uprzedniego zezwolenia. Rozmiary importu zostaną określone na podstawie umowy stron.

● OBNIŻKA CŁA NA ŻYTO I MĄKĘ ŻYTNIĄ W FINLANDJI.

Fińska Rada Ministrów wystąpić ma z wnioskiem o obniżenie cła przywozowego na żyto i mąkę żytnią na jednem z pierwszych posiedzeń parlamentu, Zmiany te weszłyby w życie dopiero z początkiem przyszłego roku. Drogą obniżenia cła importowego rząd chce zmusić rolników do przejścia na kulturę innych zbóż i zmniejszenia uprawy żyta, które jest produkowane w nadmiarze na potrzeby rynku wewnętrznego. Pozatem rząd liczy niewątpliwie, że przez obniżkę stawek celnych na żyto i mąkę żytnią zapewni sobie głosy partyj lewicowych przy przyszłych obradach budżetowych.

● O OBNIŻKĘ CEŁ W CZECHOSŁOWACJI.

Krajowa rada gospodarcza w Brnie Morawskiem zwróciła się do rządu czechosłowackiego z prośbą o obniżkę ceł na przywożone do Czechosłowacji ziemniaki i mięso. Żądanie to jest motywowane koniecznością powstrzymania wzrostu cen artykułów żywnościowych.

● NOWE PRZEPISY O IMPORCIE DROBIU DO PALESTYNY.

Z dn. 1 września r. b. weszły w życie w Palestynie nowe przepisy, dotyczące wymiarów i wyglądu kojców, w których przesyłany jest drób importowany do Palestyny lub przechodzący przez Palestynę tranzytem.





STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA SIERPIEŃ

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w sierpniu r. b. wyniósł 768.958,3 ton, wobec 642.835,2 ton, w lipcu r. b. oraz 662.055,7 ton w sierpniu 1934 r.

Miesiąc sprawozdawczy jest rekordowym w dotychczasowej działalności portu. Poprzednie rekordowe wyniki miały miejsce w marcu 1935 r. (714.485,1 ton).

Ruch statków w sierpniu r. b. analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 411 statków (403) o pojemności 419.748 n. r. t. (402.002 n. r. t) wyszło zaś 429 statków (402) o pojemności 440.872 n. r. t. Wzrosła również praca statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem statków z ładunkiem 162 (154), wyszło zaś 338 (320). Poważnie wzrósł średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni z 997.5 n. r. t. (w lipcu) na 1021,2 n. r. t. (w sierpniu) Przyczynił się do tego przyjazd francuskiego transoceanika „Colombie".

Średni postój statku wyniósł 55 godzin wobec 53 godz. w lipcu b. r.

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Anglja, Niemcy, Grecja, Włochy, Danja, Norwegja, Stany Zjedn. Am. P., Finlandja, Francja i t. d. wykazując korzystne przegrupowanie Anglji z 4-go (w lipcu) na 3-e miejsce (w sierpniu) na niekorzyść Danji, która z 3-go m. (w lipcu) przesunęła się obecnie na 7-e miejsce. Ogółem reprezentowanych było 19 państw wobec 18 państw w lipcu.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 754 448,5 ton wobec 632.390,2 t., w lipcu r. b. oraz 655.277,6 ton w sierpniu 1934 r. Obroty zamorskie wykazały rekord wobec poprzedniego rekordu w marcu 1935 r. (704.683, 5 t.). Obroty zamorskie w sierpniu r. b. wykazały 19.3%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. lipcem, 15,1%-owy wzrost w stosunku do sierpnia 1934 r. oraz 7,06%-owy wzrost w porównaniu z poprzednim rekordem w marcu 1935 r.

Na uzyskanie tych obrotów złożył się przywóz zamorski— 81.104 ton oraz wywóz zamorski — 673.344,5 ton.

Przywóz zamorski (81.104 t.) w miesiącu sprawozdawczym wykazuje 15.4%-owy wzrost w porównaniu z lipcem r. b. oraz 0,2%-towy wzrost w stosunku do sierpnia 1934 r. Wzrost przywozu w mies. sierpniu r. b. wywołały pozycje: ryż sur. — 7 408 t. (2.782 t.), śledzie—3.657 t. (895 t.), żużle, Thomasa—7.700 t. (4.500 t.), rudy różne i wypałki pirytowe—17.830 t. (1.536), miedź—1.659 t. (1.535 t.), papa, tektura i papier—1.450 t. (1.218 t.), oraz sól potasowa — 3.445 t. (2.286 t.). Do pozycji importu, które wykazały spadek należą: owoce suszone—289 t. (520 t.), kawa, kakao i herbata— 941 t. (1.036 t.), fosforyty—1.595 t. (6.437 t.) tłuszcze zwierz. sur.—1.021 t. (1.207 t.) skóry—1. 875 t. (3.098 t.), nasiona oleiste—1.270 t. (2.683 t.), żywica—417 t. (846 t.), asfalt—460 t (896 t.), garbniki—1.086 t. (1.677 t.) złom żel.—15.129 t. (16.252 t.) bawełna i odpadki—3.796 t. (7.249 t.) juta—1.290 t. (2.298 t.), wełna i odpadki—1.085 t. (2.813 t.), przetwory chemiczne—164 t. (658 t.) oraz siarka—243 t. (344 t.).

Wywóz zamorski (673.344,5 t.) w miesiącu sprawozdawczym wykazuje 19,7%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. lipcem (562.123 t.), oraz 17,2%-owy wzrost w stosunku do sierpnia 1934 r. (574.335,7 t.). Ten poważny wzrost wywozu spowodowany został grupą wytworów pochodzenia mineralnego—jak węgiel eksportowy— 515.140 t. (432.546 t.), bunkrowy—47.435 t. (32.600 t.) oraz koks— 30.257 t. (14.848 t.). Poza grupą mineralną wzrosły pozycje: bekonów—2 171 t. (1.667 t.), jaj — 4.108 t. (1.521 t.), masła—872 t. (782 t.), cementu—762 t. (554 t.) makuchów—1.187 t. (917 t.), soli potasowej—1.645 t.—(11 t.), drzewa tartego—33.449 t. (31.462 t.), papy, tektury i papieru—1.165 t. (973 t.), żelaza sur. i handl.— 4.546 t. (4.093 t.), materjałów nawierzchni kolej—3.674 t. (w lipcu brak), szyn kolejowych—3.129 t. (w lipcu brak) oraz rur żelaznych i żeliwnych—2.338 t. (1.854 t.). Spadek natomiast wykazały pozycje: mąki ryżowej i pastewnej—876 t. (1.855 t.), słodu—135 t. (1.274 t.) cukru—8.240 t. (10.842 t.), bali i słupów—289 t. (1.895 t.), celulozy—683 t. (700 t.), cynku—741 t. (1.382 t.) oraz blachy cynkowej — 201 t. (851 t).

Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem wykazują wzrost przywozu—1.040,9 t. (735 t.), oraz nieznaczny spadek wywozu—1.952,6 t. (1.987,5 t.). Z ważniejszych pozycji przywozu wymienić tu należy: garbniki—227 t. (50 t.), ryby z połowów własnych—62 t. (44 t), papier—21 t. oraz asfalt—29 t. W obrocie z wnętrzem kraju drogą wodną przywieziono 6.055,5 ton (2.500,2 t.) oraz wywieziono 5.460,8 t. (5.222 t.). Ten poważny szczególnie na przywozie wzrost obrotów z wnętrzem kraju zawdzięczać należy poz. cukru, którego przywieziono 4.555 t. wobec 500 t., w lipcu r. b. Poza cukrem z ważniejszych pozycji przywozu wymienić należy: zboże—283 t. (2 t.), mąkę—299 t. (212 t.), sodę — 449 t. (928 t.) oraz wyroby żelazne i metalowe—168 t. (134 t.). Na wywozie są do zanotowania pozycje: ryżu wył.—1.241 t. (2.686 t.), żywicy—504 t. (104 t.), wełny—650 t. (449 t.), miedzi—239 t (214 t.), maszyn i cz.—115 t. (2 t.), skór—239 t. (226 t.), tłuszczy zwierz. sur.—311 t. (86 t.), tłuszczy rośl.—156 t. (25 t.), śledzi— 64 t. (42 t.), owoców świeżych—217 t. (453 t.) oraz kakao—241 t. (48 t.).

Ruch pasażerów w związku z sezonem wycieczek morskich ożywia się nadal. Przyjechało pasażerów 2.275 (2.405) wyjechało zaś 3.227 (2.605) osób.

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Sierpień *(August)*	Lipiec *(July)*	Od początku roku *(January-August)*
Cały przywóz	81 104·—	70 287·2	711 197·5
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**11 555·6**	**9 057·1**	**153 225·2**
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	1 270·3	2 683·3	31 437·8
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	7 408·—	2 781·7	52 427·8
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	1 310·7	1 512·2	53 112·3
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . .	5·7	31·5	414·9
76. Kawa *(coffee)*	190·1	538·5	2 727·2
78. Herbata *(tea)*	73·2	101·8	699.9
80. Kakao *(cocoa)*	677·3	395·4	5 233·5
81-82. Korzenie *(spices)* . .	47·8	46·7	797·5
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**3 784·6**	**999·6**	**17 127·5**
116-117. Śledzie	3 656·5	894·6	15 979·7
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**19 377·2**	**3 086·4**	**73 040·6**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	17 830·9	1 549·8	52 716·8
177/1c. Piryty *(pyrites)* . . .	—	1·2	11 908·1
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 457·1**	**1 765·1**	**9 175·—**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	223·7	205·3	2 152·3
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 020·6	1 207·2	5 995·5
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**528·4**	**258·8**	**5 549·8**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	100·—	—	304·1
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	247·—	173·3	3 793·7
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**14 348·9**	**16 114·5**	**85 082·8**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 085·7	1 677·2	7 430·2
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	1 594·6	6 437·—	33 553·8
477. Żużle Thomasa *(Thomes slag)*	7 700·—	4 500·—	28 451·1
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	3 445·—	2 285·6	8 893·6
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs,leather goods)*	**1 902·3**	**3 106·7**	**21 553·3**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	1 875·4	3 097·5	21 223·6

Poz. tar. cel.	Sierpień *(August)*	Lipiec *(July)*	Od początku roku *(January-August)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**7 072·3**	**13 577·4**	**83 637·5**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* . .	1 085·3	2 813·6	18 583·4
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* . .	3 796·2	7 249·—	48 496·5
624. Juta *(jute)*	1 289·9	2 297·9	9 248·6
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**443·2**	**348·4**	**2 744·5**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**40·3**	**162·2**	**703·5**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 047·5**	**2 066·7**	**15 895·1**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 450·—	1 218·5	10 398·3
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	553·8	803·4	3.708.5
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**89·5**	**98·6**	**683·4**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**17 565·7**	**18 379·1**	**234 350·5**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	15 129·4	16 251·7	221 353.—
977. Miedź *(copper)* . . .	1 658·7	1 535·5	7 555·1
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**407·4**	**443·7**	**2 790·2**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**444·4**	**769·4**	**5 254·3**
XVI. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**17·6**	**7·6**	**131·6**
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**22·—**	**25·9**	**252·7**

Errata: Nr. 8. nasiona oleiste — jest: 49 529·1, winno być: 30 167·5. ryż surowy — jest: 45 019·7, winno być: 45 019·8. owoce świeże i suszone — jest: 51 902·6, winno być: 51 901·6. piryty — jest: 12 908·1, winno być: 11 908·1.

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Sierpień (*August*)	Lipiec (*July*)	Od początku roku (*January-August*)
Cały wywóz	673 344·5	562 123·—	4 165 155·3
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**1 832·7**	**3 577·2**	**54 580·—**
2. Żyto *(rye)*	—	—	23 793·1
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	—	—	60·1
27/1-2. Mąka	125.—	—	1 354·2
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	875·9	1 855·—	10 663·6
35. Słód *(malt)*	135.3	1 274·3	11 957·2
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**7 390·5**	**4 164·2**	**33 212·5**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	2 171·2	1 666·7	14 220·9
125. Jaja *(eggs)*	4 108·4	1 520·6	13 244·3
127. Masło *(butter)* . . .	872·3	782·3	3 171·7
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**594 868·1**	**481 794·6**	**3 684 152·—**
154. Cement *(cement)* . . .	761.6	554·1	5 332·2
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	30·—	30·—	509·3
180. Węgiel kamienny *(coal)*	515 140·2	432 546·4	3 318 051·7
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	47 435.—	32 600·3	232 457·2
182. Koks *(coke)*	30 256.5	14 847·5	121 803.—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	5·2	1·—	65·6
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**738·5**	**717·3**	**3 008.1**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**9 850·7**	**21 429·3**	**95 943·2**
259-260. Cukier *(sugar)* . . .	8 239·5	10 841·5	70 452·6
287. Makuchy *(oil cake)* . .	1 187.—	916·6	11 526·1
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)* . . . , .	102·9	307·2	1 901·6
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**2 835·5**	**1 502·3**	**26 931·2**
299/18. Soda *(soda)* . . .	673·3	815·9	5 806·3
300/4, 481-485. Nawozy azotowe *(nitrates)*	—	—	9 256·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	1 645·—	11·2	4 952·9
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	**119·8**	**129·8**	**890·7**

Poz. tar. cel.	Sierpień (*August*)	Lipiec (*July*)	Od początku roku (*January-August*)
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 306·9**	**1 359·5**	**8 226·8**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	846·2	932·4	4 576.2
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(rubber, its substitutes and rubber goods)*	**2·3**	**8·9**	**176·4**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**36 292·—**	**36 168·—**	**141 809·6**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	287·7	1 894·7	8 125·2
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	33 448·5	31 461·8	117 638·3
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	46·5	308·5	626·9
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 851·4	1 815·5	10 819·4
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 861·5**	**1 699·1**	**11 941·2**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)* . . .	1 008·5	903·2	6 322.1
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	683·3	700·3	3 953·6
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**88·9**	**49·3**	**689·1**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**16 057·9**	**9 449·9**	**102 587·4**
925, 926, 928 931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	4 582·5	4 219·1	33 170·—
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	3 128·8	—	22 522·6
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	2 337·6	1 854·—	7 165·6
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . .	941·9	2 233·3	14 235·1
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electrical material)*	**61·2**	**34·4**	**580·1**
XV—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	**38·—**	**39·2**	**427·—**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

sierpień *(August)* . . 1935 — 754.448·5   od pocz. roku *(January—August)* 1935 — 4.876.352·8
lipiec *(July)* . . . 1935 — 632 390·2   od pocz. roku „ „ 1934 — 4.566.366·3
sierpień *(August)* . . 1934 — 655.277·6

Errata: Nr. 7 Mąka pastewna i ryżowa — czerwiec — jest: 848·7 t, winno być: 1 023·8 t.
„ „ „ — od pocz. r. — jest: 7 757·6 t, winno być: 7 932·7 t.
Errata: Nr 8 „ „ „ — „ — jest: 9 612.6 t, winno być: 9 787·7 t.
Metale różne — jest: 20 874·4 t, winno być: 28 587·5 t.
„ „ — jest: 29·1 t, winno być: 4 219·1 t.

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Dancing included)*

Poz. tar. cel.	Sierpień *(August)*	Lipiec *(July)*	Od początku roku *(January-August)*
Przywóz *(imports)*	1 040·9	735·—	6.662·9
24/26 — Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	—	—
30/1–2 — Ryż *(rice)*	500·—	—	500·—
27/3—32 — Mąka pastewna	20·2	302.4	322.6
40—50 — Warzywa *(vegetables)*	—	—	2·5
53—58, 60—64 — Owoce świeże	—	16.—	16.—
59, 61-63, 66 — Owoce suszone *(dried fruits)*	—	—	1·2
69—72 — Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	2·—	—	2·—
76 — Kawa *(coffee)*	61·3	—	61.3
78—79 — Herbata *(tea)*	8·1	—	8·1
80 — Kakao *(cocoa)*	—	—	—
81—82 — Korzenie *(spices)*	1·5	—	1·5
95—97 — Żywica *(resin)*	4·—	14·8	18·8
116 — Ryby połowy włas. *(fishe)*	62·—	44·—	4 162·7
117 — Śledzie *(herrings)*	24·2	—	24·2
170/1, 2—171/1, 2 — Materj. szlifierskie *(grinding materials)*	—	—	—
198—199 — Asfalt *(asphalt)*	28·9	—	28·9
215—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(animal origin)*	—	—	7·3
259—260 — Cukier	—	268.7	268.7
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne	39·5	26.5	66.—
295—491 — Przetwory chemicz. *(chemicals)*	15·4	0·3	17·6
299/18 — Soda *(soda)*	—	—	—
424—428 — Garbniki	227.2	50.—	277·2
429—454 — Artykuły kosmet. *(cosmetics)*	—	0·8	0·8
466, 470 — Klej *(glue)*	—	—	—
480—485 — Nawozy azotowe *(nitrates)*	—	—	—
492—515 — Skóry *(skins and hides)*	—	—	—
606, 609 — Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	—	—	103·3
719 — Szmaty *(rags)*	—	—	—
725—746 — Wyroby gumowe *(rubber goods)*	—	—	—
749—751, 753 — Drzewo tarte *(sawed timber)*	—	—	563·—
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	0·6	0.7	59·8
742—803 — Papier *(paper)*	21·—	—	40·—
896—927 — Szkło *(glass)*	—	2·6	4.1
925—981 — Metale różne *(various metals)*	13·—	—	13·—
930—966 — Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	7·6	4·4	82·7
— Różne *(various)*	4·4	3.8	9·6
Wywóz *(exports)*	1 952·6	1.987·5	12.166·5
24—26 — Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	119·5	—	530·7
30/1—2 — Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	1 012·5	861·9	6 634·6
40—50 — Warzywa *(greens)*	—	—	37·5
53—58, 60—64 Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	142·2
59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	9·6	7·1	68·1
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	3.—	21·—
69, 72 — Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	—	—	5·8
76 — Kawa *(coffee)*	30·—	33·4	87·4
78 — Herbata *(tea)*	1·2	0·3	7·3
Kakao *(cocoa)*	58·1	38·4	432·7
81, 82 — Korzenie *(spices)*	0·8	2.8	18·4
95—97 — Żywica *(resin)*	96·7	227·—	515·8
104/1,3 — Trawa morska, trzcina *(sea grass, seed)*	0·8	—	11·9
117 — Śledzie *(herrings)*	—	0·8	153.7
137/2—3 — Jelita *(casings)*	—	18·9	116·1
142—143 — Gąbki i muszle *(sponges and shells)*	7·1	—	7·1
200/8 — Wazelina *(vaseline)*	—	15·1	33·2
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(Fats & oils vegetable origin)*	40·6	51·2	336·2
148—162 — Kamienie *(stones)*	18·8	1·5	26·7
156/1—2 — Talk *(talc)*	—	9·1	9·1
197, 200 — Oleje *(oils)*	—	—	—
203—204 — Wosk *(wax*	2·5	3·1	6·7
215—218 — Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin.*	298·3	267·—	938·7
216 — Tran *(cod-liver-oil)*	—	31·7	39·3
254—256 — Ryby *(fish)*	3·1	—	3·8
291 — Mączka rybna *(fish meal)*	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)*	—	16·—	75·2
295—491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	24·7	34·5	125.—
405—425 — Farby *(paints)*	—	2·9	39·1
404 — Sadze *(soot)*	—	7.6	13·8
424—428 — Garbniki	60·3	102.7	163·—
481—485 — Nawozy azotowe *(nitrates)*	—	—	—
492—513 — Skóry *(skins)*	133·5	124·8	678·2
589/1. 2, 592 — Wełna *(wool)*	—	—	321·—
597—622 — Tkaniny *(textiles)*	—	—	1·2
625, 626 — Sizal *(sisal)*	1·5	—	1·5
720—724 — Kauczuk *(rubber)*	11·3	5·—	51·1
757—778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	0·1	29·5
779 — Korek i wyr. z korka	—	—	48·2
794, 795 — Celuloza *(cellulose)*	18·4	—	18·4
792–803, 809–819, 826 — Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	2·—	5·3	23·8
925—981 — Metale różne *(various metals)*	1·1	—	104·9
930—965 — Wyroby żel i metal. *(iron ware & steel ware)*	—	0·1	4·2
997 — Miedź	—	106·7	106·7
1037—1092 — Maszyny, aparaty i części *(machinery)*	—	—	1·1
— Różne *(various)*	0·2	9.5	176·6
Przywóz i wywóz razem	2 993·5	2.722·5	18.829·4

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.	Sierpień *(August)*	Lipiec *(July)*	Od początku roku *(January-August)*
Przywóz *(imports)*	6.055·5	2.500·2	50 999·2
1—4 — Zboże *(grain)*	283·1	1·5	288·2
17, 23, 25 — Nasiona *(seeds various)*	—	0·1	41·2
24—26 — Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—	10·1
31, 32 Krochmale *(starch)*	3·5	2·5	20·5

Poz. tar. cel.	Sierpień (*August*)	Lipiec (*July*)	Od początku roku (*January-August*)
27/1—3 — **Mąka**	298.7	211·8	1 338·8
27/3—32 — **Mąka pastewna** (*flour*)	—	404·5	404·5
40—50 — **Warzywa** (*vegetables*)	20·3	11·9	58·5
53, 58, 60—64 — **Owoce swieże** (*fresh fruit*)	20·—	1·6	24·1
59, 61—63, 66 **Owoce suszone** (*dried fruit*)	3·6	1·—	16·1
67, 68 — **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	3·6	1·3	6·2
76 — **Kawa** (*coffee*)	—	4.4	6·2
77 — **Cykorja** (*succory*)	1·—	1.—	3·—
78 — **Herbata** (*tea*)	—	—	0·5
80 — **Kakao** (*cocoa*)	—	0·1	1·—
81, 82 — **Korzenie** (*spices*)	0·6	0·7	4·6
95, 97 — **Żywica** (*resin*)	—	—	5·7
121/26 — **Ptactwo bite** (*poultry*)	0·1	2·—	3·6
125 — **Jaja** (*eggs*)	3·6	2·7	6·4
127—200 — **Oleje** (*oils*)	1·7	3·1	23·—
128/1—4 — **Ser** (*cheese*)	—	1·—	1·—
131 — **Pierze** (*feather*)	—	—	6·7
137/2a, b — **Jelita** (*casings*)	11·—	2·9	23·9
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** (*Fats & oils of vegetable origin.*)	1·9	4·7	18·7
215, 217, 218 — **Tłuszcze zwierz. surowe** (*raw fats of animal origin.*)	—	—	1.9
228 — **Makaron** (*macaroni*)	11·8	3·6	21·5
243/1, 2 — **Konserwy mięsne** (*meat preserves*)	0·7	2·7	6·2
254, 256 **Ryby i konserwy rybne** (*fishes*)	—	2.—	4·7
259, 260 — **Cukier** (*sugar*)	4 555·—	500·—	42 793·7
272, 273, 276, 278 — **Napoje alkoholowe** (*spirits*)	69·3	63·2	315·5
280—282 — **Wina** (*wine*)	15·3	10·6	27·1
292/2 **Pasza**	—	—	398·8
295—491 — **Przetwory chemiczne** (*chemicals*)	6·5	28·6	82·8
299/18 — **Soda** (*soda*)	448·8	927·5	3 208.3
411/2 — **Biel cynkowa** (*zinc white*)	—	—	—
429—454 — **Artykuły kosmetyczne** (*cosmetics*)	25·4	26·2	99·5
466—470 — **Klej i żelatyna** (*glue and gelatine*)	0·1	—	0·7
492—513 — **Skóry** (*skins*)	0·4	4·5	10·1
534—559 — **Wyroby skórzane** (*Leather goods*)	0·7	0.2	4·1
757—778 — **Wyroby z drzewa** (*wood goods*)	2·1	9·8	53·5
563—622 — **Tkaniny** (*textile fabrics*)	28·1	17·8	133·1
589/1, 2 592 — **Wełna** (*wool*)	—	—	0·6
606/1, 2 a b — **Odpadki bawełny** (*cotton waste*)	—	—	—
646—648 — **Sznury** (*ropes*)	1·9	1.5	8·4
720, 724 — **Kauczuk**	—	—	61·—
725—746 — **Wyroby gumowe** (*rubber goods*)	1·4	3·—	31·—
752 — **Podkłady kolejowe** (*sleepers*)	—	—	75·—
776 — **Meble** (*bentwood furniture*)	16·3	16·5	42·—

Poz. tar. cel.	Sierpień (*August*)	Lipiec (*July*)	Od początku roku (*January-August*)
779—787 — **Korek, wyr. z korka** (*cork wood and cork goods*)	—	—	—
792, 803, 809, 826 — **Papier** (*paper*)	20·9	30·2	147·—
836—847 **Książki i broszury** (*books*)	—	1·4	6·5
862—887 — **Wyroby ceram.** (*ceramic products*)	5·7	5·—	38·3
896—927 — **Szkło i wyroby** (*glass and glass ware*)	13·3	29·5	81·—
930—965 — **Wyr. stal. i metal.** (*iron & steel goods*)	167·9	133·7	866·4
968 — **Cynk** (*zinc*)	—	—	58·5
— **Różne** (*various*)	11·2	22·9	109·5
Wywóz (*exports*)	**5 460·8**	**5 222.3**	**30 659·5**
7 — **Kukurydza** (*maize*)	—	—	13·3
23 — **Pestki drzew owocowych** (*fruit stones*)	1·2	1·6	5·8
24—26 — **Nasiona oleiste** (*oil seeds*)	32·7	0·6	238·5
17, 23, 25 — **Nasiona** (*seeds various*)	2·2	52·4	142·1
24/1—3 — **Mąka** (*flour*)	2·9	—	90·7
28 — **Kasza** (*grits*)	0·5	—	22·1
30 — **Ryż wyłuszczony** (*husked rice*)	1 240·8	2.686·1	8 665·—
31 — **Krochmal** (*starch*)	2·	—	13·8
53, 58, 60—64 — **Owoce świeże** (*fresh fruit*)	216·8	453·—	2 340·1
59, 61—63, 66 — **Owoce suszone** (*dried fruit*)	89·—	40·7	985·7
62—72 — **Orzechy i migdały** (*nuts and almonds*)	1.1	2·—	43·5
67, 68 — **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	9·1	1·4	33·5
76 — **Kawa** (*coffee*)	87·5	22·4	237·6
78 — **Herbata** (*tea*)	34·5	7·9	83·9
80 — **Kakao** (*cocoa*)	240·7	47·9	1 173·7
81—82 — **Korzenie** (*spices*)	33·9	2·9	85·—
95, 97 — **Żywica** (*resin*)	503·6	104.4	1 338·8
104 — **Trawy morskie, trzcina** (*sea grass, reed*)	12·—	2·2	18·8
117 — **Śledzie** (*herrings*)	63·5	42·4	239·3
127—200 — **Oleje** (*oils*)	28·9	25·1	63·4
128/1—4 — **Sery** (*chese*)	—	—	—
129/1—5 — **Kazeina** (*caseine*)	—	0·5	0·5
137/2a, b — **Jelita** (*casings*)	27·3	35·7	209·8
143/1—3 — **Muszle** (*shells*)	—	0·5	1·5
148 — **Kamienie** (*stones*)	8·3	—	19·2
154 — **Cement** (*cement*)	—	—	0·4
156/1—2 **Talk** (*talc*)	15·—	—	15·—
169 1—2 **Azbest** (*asbestos*)	10·—	—	10·—
170 — **Art. szlifierskie** (*grinding materials*)	6·1	2·1	67·9
177 **Rudy różne** (*various ores*)	67.9	—	67·9
198—199 **Asfalt** (*asphalt*)	40·1	—	40·1
200/8, a, b, c — **Wazelina** (*vaseline*)	7·9	2·7	32·5
203—204 — **Wosk** (*wax*)	1·8	0·1	10·3

Poz. tar. cel.	Sierpień (August)	Lipiec (July)	Od początku roku (January August)
205, 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** . . . . . *(vegetable oils and fats)*	156·1	24 6	1 315·5
213/1—3 — **Pokost** *(varnish)*	0 8	0 4	13 8
215, 217—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** . . . . . *(raw fats)*	310·9	85 7	2 105·3
216 — **Tran** . . . . . *(whale oil)*	26 7	8·5	52·5
254, 256 — **Ryby i konserwy rybne** *(fish)* . . .	5·7	5·3	43·1
259—260 — **Cukier** . . . . . *(sugar)*	—	—	—
272—273, 276, 278 — **Nap. alkoh.** . . *(alcohols)*	1·—	1·6	5·5
286, 287 — **Otręby i makuchy** . *(bran & oil cokes)*	—	—	34·—
295/6 — **Siarka** *(sulphur)*	35·4	19 3	173·6
295—491 z wyj. osobno wym. — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	165·6	115 3	535·2
299/18 — **Soda** *(soda)* . . .	10·3	11·2	21·5
408 — **Sadze** *(soot)* . . .	18·8	—	18 8
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — **Farby** *(paints)* . .	5 5	3·1	62·6
424—427 — **Garbniki** . . . . *(tanning extracts)*	329·6	243·1	987·4
429, 450—454 — **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)*	3·1	—	13·4
466, 470 — **Klej i żelatyna** . . *(glue and gelatine)*	0·4	1·2	4·2
487 — **Celuloid** *(celuloid)*	—	16·4	16·4
492, 513 — **Skóry** *(skins)*	238·6	225·5	2 441·3
589/1, 2 592 — **Wełna** *(wool)*	649 8	448 6	3 393·3
597, 605, 613 622 — **Tkaniny** *(textiles)*	3 6	—	18 8
606, 609 — **Bawełna** *(cotton)*	9·5	—	11·5

Poz. tar. cel.	Sierpień (August)	Lipiec (July)	Od początku roku (January August)
623 — **Len i konopie** . . *(flax and hemp)*	—	—	0·2
625—626 — **Sisal** *(sizal)* . . .	31·6	10.1	122·—
646—648 — **Sznury** *(ropes)* . .	10·9	16·3	50 4
720, 724 — **Kauczuk** *(rubber)* .	60·—	92 9	499·2
725, 746 — **Wyroby gumowe** . *(rubber goods)*	6·8	3·1	24·4
750 — **Drzewo egzotyczne** *(exotic wood)*	—	34·3	38·8
757, 778 — **Wyroby z drzewa** . *(wood goods)*	6·5	6·2	46·2
779 — **Korek, wyroby z korka** . . . . *(cork goods)*	—	2·4	13·—
792, 803, 809 826 — **Papier** *(paper)* . .	59·9	33·3	135·6
794/1, 2 795 — **Celuloza** *(cellulose)*	—	7·5	9·5
807—808 — **Fibra** *(fibre)* . .	5·3	2·5	21·7
862—887 — **Wyroby ceramiczne** *(ceramic goods)*	15.—	—	15.—
896—927 — **Szkło i wyroby** . . *(dass and glass ware)*	1·9	—	1·9
925—981 — **Metale różne** . . *(various metals)*	51.—	9·6	88·4
927 — **Żelastwo** *złom)* . . *(scrap iron)*	—	8·8	24·3
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** *hardware*	56 7	10·3	193·5
966/1—4 — **Cyna** *(tin)* . .	12·3	13·—	60·2
977 — **Miedź** *(copper)*	239·—	213·7	1·422·7
1037, 1098 — **Masz. apar. i części** *(machinery apparatus parts)*	114.5	2·4	234·5
1099—1132 — **Mat. elektrotechn.** *(electric products)*	0·1	0·3	3·1
— **Różne** *(various)*	16·2	27·9	77·—
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*	**11.516·3**	**7 722·5**	**81.658.7**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

sierpień *(August)* . . . . . 1935 — 768 958·3
lipiec *(July)* . . . . 1935 — 642.835·2
sierpień *(August)* . . . . . 1934 — 662.055·7
od początku roku *(Janury-Augast)* 1935 — 4 976 840·9
od początku roku . . . . . 1934 — 4.636.401·8

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)*			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce *(place occupied)*
	ogółem *(total)*	w tem z ład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	ogółem *(total)*	w tem z ład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	49	26	60.671	54	45	65.320	125.991	2
Anglja *(Great Britain)*	30	10	47.692	32	22	49.501	97.193	3
Austrja	1	—	134	1	1	134	268	19
Danja *(Denmark)*	47	23	28.517	50	37	30.629	59.146	7
Estonja *(Estonia)*	8	2	3.884	6	6	2.986	6.870	15
Finlandja *(Finland)*	11	5	14.158	12	10	14.770	28 928	10
Francja *(France)*	1	—	7.554	1	—	7.554	15.108	11
Grecja *(Greece)*	14	1	33.999	16	14	39.059	73.058	5
Hiszpanja *(Spaine)*	1	—	2 276	—	—	—	2.276	18
Holandja *(Holland)*	6	5	5.987	6	4	5.987	11.974	12
Jugosławja *(Jugoslavia)*	1	—	2.712	1	1	2.712	5.424	16
Łotwa *(Latvia)*	4	2	4.373	5	3	6.279	10.652	14
Niemcy *(Germany)*	59	30	38.045	55	40	36 669	74 714	4
Norwegja *(Norway)*	28	18	26.557	29	24	29.629	56.186	8
Rumunja *(Romania)*	3	—	7.108	2	2	4.820	11.928	13
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.) . . .	8	4	25.120	8	4	25.120	50.240	9
Szwecja *(Sweden)*	128	35	82.441	138	113	85.167	167.608	1
Włochy *(Italy)*	9	1	26 407	11	10	32.978	59.385	6
W. M. Gdańsk *F. C. of Danzig* .	3	—	2 113	2	2	1.558	3.671	17
Razem *(total)* . . .	**411**	**162**	**419.748**	**429**	**338**	**440.872**	**860.620**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	403	154	402.002	402	320	403.773	805.775	—
Ten sam miesiąc 1934 r. *(August 1934)*	*430*	*150*	*391.358*	*432*	*358*	*389.396*	*780.754*	—
Od pocz. r. 1935 *(since beginning of 1935)*	3.073	1.313	2 949.543	3.083	2.524	2 972.028	5.921.571	—
Od pocz. r. 1934 *since beginning of 1934*	3.037	1.318	2.672.537	3.048	2.377	2.696.530	5 369 064	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w sierpniu 1.021.2 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 46; c) średni postój statków: 55,— godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W SIERPNIU

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski Zatoki	Połowy dalsze		
Troć	—	—	—	—	400	—	—	400
Płastugi: a) Stornia . . .	33100	40140	9500	6300	12100	250	—	101.390
b) Zimnica . .	8950	3330	110	300	—	—	—	12.690
c) Gładzica . .	—	570	200	410	—	—	—	1.180
d) Skarp . . .	610	4850	70	190	1650	—	—	7.370
Śledzie morskie	590	170	—	—	—	—	—	760
Węgorze	890	3090	7240	550	3480	—	—	15.250
Wątłusze	5590	2850	2050	—	790	—	—	11.280
Węgorzyce	—	7420	300	—	—	—	—	7540
Makrele	—	—	520	—	—	—	—	520
Szczupaki	240	10	1770	—	2920	—	—	4940
Okonie	900	—	1700	—	1450	—	—	4050
Płotki	—	—	100	—	1350	—	—	1.450
Razem sierpień 35 . .	**50 870**	**62 250**	**23 560**	**7.750**	**24.140**	**250**	—	**168.820**
ubiegły miesiąc	76.950	43.170	41.560	11.900	19.890	800	—	194.270
od początku roku . .	3,582.990	2,792.810	1,484.100	78.760	260.190	269.430 + 400[1])	—	8,468.680

[1]) przeniesiono zł 400 z rubryki „Połowy dalekomorskie".

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Sierpień (*August*)				Lipiec (*July*)	Sierpień (*August*)				Lipiec (*July*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglja	**31**	**40**	**48**	**119**	**127**	**32**	**88**	**119**	**239**	**81**
Hull	—	16	—	16	29	—	52	—	52	33
Londyn	31	24	48	103	98	32	36	119	187	48
Belgja	**6**	—	**580**	**586**	**26**	—	—	—	—	**1**
Antwerpja	6	—	580	586	26	—	—	—	—	1
Danja	**28**	—	**424**	**452**	**48**	—	—	**1281**	**1281**	**587**
Grendborg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Halen	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Kopenhaga	28	—	424	452	42	—	—	1278	1278	584
Skire	—	—	—	—	3	—	—	3	3	—
Estonja	—	—	—	—	—	**1**	—	—	**1**	—
Tallin	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Finlandja	**41**	**6**	—	**47**	**24**	**12**	**8**	**260**	**280**	**1**
Helsinki	35	6	—	41	10	12	—	—	12	1
Kotka	6	—	—	6	14	—	8	260	268	—
Francja	—	**27**	—	**27**	**26**	—	**10**	**254**	**264**	**397**
Le Havre	—	27	—	27	26	—	10	254	264	397
Holandja	**39**	**9**	**10**	**58**	**31**	—	—	—	—	**1**
Amsterdam	7	—	—	7	—	—	—	—	—	1
Rotterdam	32	9	10	51	31	—	—	—	—	—
Litwa	—	—	**3**	**3**	**1**	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	—	3	3	1	—	—	—	—	—
Łotwa	**1**	—	—	**1**	—	—	—	—	—	**1**
Ryga	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Niemcy	**1**	—	**1**	**2**	**14**	—	—	—	—	—
Brema	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Hamburg	—	—	1	1	10	—	—	—	—	—
Lübeck	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Norwegja	—	—	**6**	**6**	**469**	—	—	**1**	**1**	**475**
Bergen	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Nord-Kap	—	—	—	—	468	—	—	—	—	475
Oslo	—	—	6	6	—	—	—	1	1	—
Stany Zjedn. Am. P.	**8**	—	**323**	**331**	**886**	**11**	—	**534**	**545**	**380**
New-York	8	—	323	331	866	11		534	545	380
Szwecja	**1**	**12**	**573**	**586**	**665**	—	**2**	**593**	**595**	**659**
Karstad	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Nynasham	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
Stockholm	—	12	566	578	660	—	1	586	587	656
Malmö	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Inne porty	1	—	6	7	—	—	1	7	8	—
via W. M. Gdańsk	**6**	**41**	**10**	**57**	**5**	—	**1**	**20**	**21**	**22**
Gdańsk	6	41	10	57	5	—	1	20	21	22
Razem . . .	**162**	**135**	**1 978**	**2275**	**2305**	**56**	**109**	**3062**	**3227**	**2605**
Od początku roku 1935 (*since beginning of 1935*) .	576	323	7.022	7921	—	237	430	9131	9798	—

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedynczy zł. 1.50

Drukarnia Państwowa Nr 79052.

Gdynia
the largest port

on the Baltic

with the most modern
harbour facilities.